

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 44 (1928)

Heft: 29

Rubrik: Bau-Chronik

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: 05.02.2026

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

Organ
für
die schweiz.
Meisterschaft
aller
Handwerke
und
Gewerbe,
deren
Zünfte
und Vereine.

Illustrirte schweizerische Handwerker-Zeitung

Unabhängiges
Geschäftsblatt
der gesamten Meisterschaft

Band
XXXIV

Direktion: Jenn-Holdinghausen Erben.

Erscheint je Donnerstags und kostet per Semester Fr. 6.—, per Jahr Fr. 12.—
Inserate 30 Cts. per einspaltige Colonnezeile, bei größeren Aufträgen
entsprechenden Rabatt.

Zürich, den 18. Oktober 1928.

Wochenpruch: Wer vorschnell zugreift, dess' Verstand
Sitzt statt im Kopfe, in der Hand.

Bau-Chronik.

Baupolizeiliche Bewilligungen der Stadt Zürich
wurden am 12. Oktober für
folgende Bauprojekte, teil-
weise unter Bedingungen, er-
teilt: 1. Genossenschaft Albis-

blick, Um- und Aufbau Bahnhofstrasse 94, Z. 1; 2. Pen-
sionskasse der Basler Handelsbank, Umbau Kappeler-
gasse 18, Z. 1; 3. Stadt Zürich, Autoremise im Stadt-
haus Fraumünstlerstrasse 17, Z. 1; 4. H. Frischknecht,
Einfriedung und Vorgartenstufen bei Albisstrasse Nr. 36,
Z. 2; 5. J. Weill-Halff, Autoremissen Freigutstrasse 6,
Z. 2; 6. Baugenossenschaft Lägern, Wohnhäuser Vir-
mensdorferstrasse 451, 453, und 455, Lageabänderung,
Z. 3; 7. Diöcesan-Kulturberein Chur, Dachstockumbau
Friedenbergstrasse 223, Z. 3; 8. Wwe. C. Steber-Vog-
hard, Wagenschuppen hinter Bremgartnerstrasse 60, Z. 3;
9. Genossenschaft Nemiter, Dachstockumbau Tellstrasse 19,
Z. 4; 10. Baugesellschaft Trüchel, Wohnhäuser Winter-
thurerstrasse 139/141, Abänderungspläne und Einfrie-
dung, Z. 6; 11. Baugesellschaft Schönhof, 2 Wohn- und
Geschäftshäuser mit Einfriedung Schaffhauserstrasse 8/10,
Z. 6; 12. E. Beerli-Meyer, Umbau mit Autoremise
Scheuchzerstrasse 11, Z. 6; 13. C. Bourquin, Dachstock-
um- und aufbau Goldauerstrasse 24, Z. 6; 14. Genossen-
schaft Theresienstrasse, 2 Wohnhäuser mit Autoremissen

Röschbachstrasse 55/57, Dachabänderung Nr. 59, 61,
63, Z. 6; 15. E. F. Haeblerli, Vergrößerung des Auto-
remisengebäudes bei Eusenbergstr. 206, Z. 6; 16. Rüchler
& Meyer, Wohnhaus mit Autoremissen Scheuchzerstrasse
Nr. 43, Z. 6; 17. E. Laffus, Einfamilienhaus In der
Hub 4, Abänderungspläne, Z. 6; 18. F. Lebeda, Auto-
remise Behntalerstrasse 46, Z. 6; 19. A. Leonhardt, An-
und Umbau Universitätsstrasse 56, Z. 6; 20. H. Weideli,
Wohn- und Geschäftshäuser Schaffhauserstr. 128/Trüchel-
strasse 2, Abänderungspläne, Z. 6; 21. P. Ballu, Auto-
remise Tiliistrasse 15, Z. 7; 22. Hauser & Winkler,
Autoremissen- und Wohngebäude Sempacherstrasse Nr. 26,
Abänderungspläne, Z. 7; 23. P. Voetscher, Benzintank-
anlage bei Klobbachstrasse 103, Z. 7; 24. Dr. A. Bourie-
Kramer, Dachgeschossumbau Schmeltzbergstrasse 26, Z. 7;
25. H. Maeder, Einfamilienhaus Kesselberg-/Kleinjogg-
strasse 11, Abänderungspläne und Einfriedung, Z. 7;
26. H. Meyer-Burkhard, Anbau Sonnenbergstrasse 61,
Z. 7; 27. H. A. Stiellin, An- und Umbau Eusenberg-
strasse 95, Z. 7.

Die Bautätigkeit in Zürich. Das stadtzürcherische
statistische Amt konstatiert außerordentlich starke Bau-
tätigkeit im laufenden Jahre in der Stadt Zürich, die
eine viel größere Wohnungenproduktion erwarten lässt,
als anlässlich der letzten Zählung im Dezember voraus-
zusehen war; aller Voraussicht nach würden im laufen-
den Jahre mindestens 3000 Wohnungen fertiggestellt.
Gegenwärtig seien rund 2200 Wohnungen im Bau, wo-
von 1600 noch dieses Jahr beziehbar werden sollen.

Rund zwei Drittel dieser Wohnungen seien Kleinwohnungen mit 2 oder 3 Zimmern. Es erscheine fraglich, ob das diesjährige Wohnungsangebot reiflos aufgebraucht werde.

Bau einer chirurgischen Klinik in Zürich. In Zürich konstituierte sich ein Komitee für den Bau einer großen neuzeitlich eingerichteten chirurgischen Klinik. An der Hollerstrasse, auf dem Wonneberg, wurde ein vorzüglich geeigneter Bauplatz erworben für die Erstellung eines modernen Klinikbaues mit über 100 Betten.

Erweiterung des Hauptbahnhofes in Zürich. Der Kreiseisenbahnrat III der Bundesbahnen stimmte dem Projekte für die Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich zu.

Bauliche Vorberatungskommission in Zürich. Das Bureau des Großen Stadtrates von Zürich bestellte die Vorberatungskommission für die Einrichtung der Badanstalt Stadthausquai für den Schwimmunterricht und für die Verbreiterung der Löwenstrasse mit Baumann als Präsident, Halter, Tob, Kopp, Müller, Steinemann, Sturzenegger, Bachmann, Dr. Schaufelberger, Böttli und Basler.

Bauarbeiten der Stadt Luzern in den Jahren 1928/29. Der Stadtrat richtet zu Handen der Einwohnergemeinde an den Großen Stadtrat eine umfangreiche Vorlage über Bauarbeiten im kommenden Winter. Auszuführen sind noch an bereits beschlossenen Arbeiten die Korrektur des Kaufmannweges (Fr. 52,000, Fr. 10,000 noch zu bewilligen) und die Korrektur der St. Karlistrasse bei der Zentralheizungsfabrik (Fr. 25,000, noch zu bewilligen Fr. 9000).

Neu beantragt werden die Erweiterung der Friedhofanlage im Friedental gegen den Urnerhof (Fr. 322,000) und Umbauten an den Friedhofgebäuden, sowie Erstellung von 86 Hallengräbern (227,000 Franken), insgesamt im Kostenbetrage von Fr. 549,000. Als weitere neue Arbeiten sind vorgesehen: Verbindungsstrasse Beralistrasse—Steinhofstrasse (28,500 Franken), Verlängerung der Steinhofstrasse (Fr. 13,000), Verlängerung der Wesemlinstrasse vom Kloster bis zur Abzweigung nach dem Wesemlinwäldli (Fr. 46,500), Korrektur der Wesemlinstrasse bei der Liegenschaft Baumeler (Fr. 12,000), Kanalisation im Wesemlinwäldli (Fr. 12,000), Korrektur der Güterstrasse (Fr. 41,000), Korrektur der Seehofstrasse (Fr. 20,000), Korrektur der Gsagnemattstrasse (Fr. 17,000), Trottoir an der Taubenhausstrasse (Fr. 16,000), Verbindungsstrasse Gschwäld—Hornwerstrasse (Fr. 36,000), Lagerplatz im Brühlmoos (Fr. 30,000), Korrektur der Ablienzwilerstrasse (Fr. 24,000), Ausbau der Landschaftstrasse (47,000 Franken), Kleinfeldpflasterungen an der Ablienzwilerstrasse (Fr. 38,000) und an der Mueggstrasse (Fr. 30,000), Einholung des Haldenhaldes (16,000 Franken), im Gesamten für Fr. 427,000 Kreditbetrag.

Der gesamte erforderliche Kredit beträgt somit 995,000 Franken, also rund eine Million Franken. Außerdem stehen vonseiten der städtischen Unternehmungen mehrere Leitungsanlagen, sowie umfangreiche Arbeiten der Trambahn und des Gaswerkes bevor. Nachdem die Einwohnergemeinde seit 1920 für Fürsorgemaßnahmen und außerordentliche Arbeiten Fr. 9,254,903 aufgewendet hat, macht der Stadtrat in diesem Zusammenhange auf die weitere starke Belastung der immer noch gespannten Finanzlage aufmerksam.

Vereinshausbau-Projekt in Luzern. Am 1. Oktober fand in Luzern die Generalversammlung der Genossenschaft „Vereinshaus und Saalbau“ statt. Zu einer

längeren Diskussion führte das Geschäft der Statutenrevision. § 2 der alten Statuten, lautend „Die Genossenschaft bezweckt die Finanzierung, die Erstellung und den Betrieb eines Vereinshauses der Freisinnigen von Stadt und Kanton Luzern mit einem großen Versammlungs- und Konzertsaal, mit Lesesaal, Bibliothek und Bogiergelegenheit“ und sollte auf Antrag des Vorstandes folgendermaßen geändert werden: „Die Genossenschaft bezweckt die Errichtung eines liberalen Vereinshauses (mit Sekretariats-, Lesesaal- und Bibliotheksräumen und Heim für Lehrlinge, Angestellte und Arbeiter), sowie die Erstellung eines großen, neutralen Versammlungs- und Konzertsaales. Sie ist beauftragt, diese Aufgaben gemeinsam mit andern Interessenten durchzuführen, oder besondern Organisationen zu übertragen“. Einleitend gab Dr. Sidler einen kurzen Rückblick über die Entwicklungsgeschichte des Vereinshausbauprojektes seit den demokristlichen Novembertagen 1905 bis zur Gründung der Genossenschaft. Heute steht die Frage des Vereinshauses im Vordergrund, und die Schaffung eines Konzertsaales kann nicht mehr von der liberalen Partei allein übernommen werden, sondern sie wird eine Angelegenheit der Stadt.“ Die Änderung des § 2 der Statuten wurde beschlossen und nach der abgeänderten Redaktion von Stadtrat Wismer angenommen.

Die liberale Partei des Kantons Luzern wird es begrüßen, daß das Volkshausbauprojekt doch endlich positive Formen annimmt, denn wie Dr. Sidler versicherte, wird bis Ende des Jahres schon eine größere Summe für den Bau zur Verfügung stehen.

Neuer Schießstand in Vithal (Glarus). (Korr.) „Was lange währt, wird endlich gut!“ denken sich unsere Schützen, die es schon lange als einen Mangel empfanden, auf offenem Felde, oft auf nassem Boden, abhänig von Wind und Wetter, schießen zu müssen, wodurch eine glatte Abwicklung des Schießprogrammes nicht selten vereitelt wurde. Da der Schießplatz auf der Dorfer Almehind der Gefahr für die beiden, in den Flanken sich befindlichen Häuser wegen, ohne genügende, kostspielige Sicherheitsmaßnahmen nicht mehr benutzt werden darf, wurde die Standfrage wieder akut. Die Gemeindeversammlung vom letzten Frühjahr hat an das im Wurde liegende Projekt im Kostenvoranschlag von circa 20,000 Franken bereits eine Beitragsleistung von 10,000 Fr. beschlossen. Die andere Hälfte der Kosten hoffen die zwei Vereine durch unentgeltliche Arbeitsleistung seitens der Mitglieder, sowie durch freundliche Zuwendungen aufbringen zu können. Feldschützenvereine und Militärschießverein versammelten sich kürzlich zu einer gemeinsamen außerordentlichen Hauptversammlung, wobei die Ausführung einer neuen Schießanlage beschlossen und den leitenden Organen die nötige Vollmacht erteilt wurde.

Schulhausbau in Goldau. (Korr.) Die aufstrebende Ortschaft Goldau beginnt mit dem Bau eines neuen Schulhauses auf dem schön gelegenen „Sonnegg“.

Die Bautätigkeit in Diesbal. Ein Grund für die Stabilität der Einwohnerzahl Diesbals ist nicht zuletzt darin zu suchen, daß wegen eines ausgesprochenen Wohnungsmangels sehr viele in Diesbal beschäftigte Leute gezwungen waren, auswärts Unterkunft zu suchen. Zur Behebung dieses Übels hat in den letzten Monaten und Wochen eine ziemlich rege Bautätigkeit eingesetzt. Mancher Hausbesitzer läßt seine Liegenschaft renovieren. Daneben ist auch eine ganze Reihe Neubauten im Entstehen begriffen, besonders in den schön gelegenen Außenquartieren.

Erstellung eines Pumpwerkes in Staufen (Aargau). Nach Bericht und Antrag von Gemeinderat und Wasserkommission wurde die Erstellung eines Grundwasser-

pumpwerk beslossen und der hiefür erforderliche Kredit von Fr. 40,000 bewilligt. Geologische und fachtechnische Gutachten der Herren Professor Hartmann (Aarau) und Baumeister Karpf in Horderbank (Solothurn) konstatierten mit Sicherheit das Vorhandensein von Grundwasserströmen. Pläne und Kostenberechnung erstellte das Ingenieurbureau Keller-Merz, das auch mit der Bauleitung betraut wird. Ferner bewilligte die Gemeindeversammlung einen Beitrag von 70% an den Ausbau des Fußweges, der das Oberdorf mit der „Gäßlistraße“ verbindet. Die neuerstellte Straße wird eine wertvolle Verkehrserschöpfung bilden.

Bautätigkeit in Arbon. Regte Bautätigkeit herrscht derzeit in Arbon. Durch die teilweise Faberleibezug der neuen Kunstseidefabrik Novafeta A. G. haben bereits über 200 Arbeiter Beschäftigung gefunden, und wenn das Unternehmen einst in Vollbetrieb arbeiten wird, sollen dort über 1000 Arbeitskräfte ihr Brot verdienen. Das bedingt natürlich eine lebhaftere Bewegung auf dem Wohnungsmarkt. Man erwartet laut „Ostschweizer. Tagbl.“ ein Anziehen der bis jetzt noch zurückgebliebenen Wohnungsmietpreise. Es werden an verschiedenen Orten Gruppen von Einfamilienhäusern erstellt; auch unter den bestehenden Liegenschaften finden zahlreiche Veränderungen statt. Die Ortsverwaltung hat beschlossen, durch Entgegenkommen im Straßenbau an der weiteren Förderung der Bautätigkeit mitzuwirken.

Baupläne in Lugano. Die Stadt Lugano hat Schritte für den Ankauf der auf dem Gebiete der Gemeinde Massagno gelegenen Villa Maratni unternommen. Der Kaufpreis soll 700,000 Fr. betragen. Die Stadt beabsichtigt, die Besitzung zu einem öffentlichen Park umzugestalten oder eventuell eine höhere Schule oder ein Kunstmuseum zu bauen.

Betonstraßen.

(Korrespondenz).

Im „Schweiz. Baublatt“ vom 28. Juli erschien ein Artikel von Felix Moeschlin unter der Überschrift „Warum keine Betonstraßen?“ Die Schweizer werden nach dieser Richtung als rückständig hingestellt und die Amerikaner als Vorbilder gepriesen.

Der Straßenbau kostet viel Geld; größere Versuchsstrecken können sich in der Regel nur kantonale Straßenverwaltungen oder Bauämter größerer Städte leisten. Überdies sind die Leiter des Straßenbaues so häufig der Kritik ausgesetzt, daß sie sich nicht leicht entschließen können, etwas Neues zu erproben.

Wie die Betonstraßen in Amerika nach einer Lebensdauer von 10 bis 15 Jahren aussehen, ist unbekannt. Dies ist aber gerade der springende Punkt. Wenn Risse entstehen, beginnt von ihnen aus die Zerstörung der Straßenoberfläche. Auch das Einlegen von künstlichen Fugen, wie z. B. beim Kießerling-Balzzement, war bis vor kurzem noch nicht einwandfrei gelöst. Wir geben nachstehend die 19-jährige Erfahrung mit einer Betonstraße wieder und fügen eine Beschreibung der neuesten Ausführung einer Betonstraße in Arbon bei.

1. Allgemeines über Betonstraßen.

Das eigentliche Land des Betonstraßenbaues ist Nordamerika. Dort führte man diese Straßendecke schon im Jahre 1892 ein und erstellte bis Ende 1925 etwa 60,000 km Betonstraßen. Im Jahre 1926 baute man dort 5 Millionen Quadratmeter mehr Betonstraßen als im Jahre 1925. Beim Bau von Betonstraßen wird in Nordamerika meist das Einschießensystem angewendet.

In erster Linie werden hiefür wohl wirtschaftliche Gründe und die weit entwickelte maschinelle Einbringung des Betons maßgebend sein. Das Einbringen einer oberen, fetter gemischten Schicht wird meist nicht für nötig erachtet; nur bei Straßen, die durch Verkehr mit eisenbereiteten Wagen starker Abnutzung unterworfen sind, was auf den amerikanischen Landstraßen aber selten zutreffen soll, wird eine besonders widerstandsfähige Oberflächenschicht eingebracht.

Was die Fugenanordnung anbetrifft, so hat man in Gegenden, in denen die Temperaturunterschiede nicht sehr groß sind, weite Strecken vollständig ohne Längs- und Quersfugen ausgeführt. Die im Beton entstehenden Risse, denen man keine große Bedeutung beimißt, werden sorgfältig mit Breßluft ausgeblasen, um den Schmutz und den Staub zu entfernen und dann mit Asphalt gefüllt. Solche Straßen werden in der Regel nur von gummibereiteten Wagen befahren. In Gegenden mit größeren Wärmeunterschieden werden Fugen angeordnet und sorgfältig ausgebildet. Sie werden mit Asphalt ausgefüllt oder auch mit Asphaltpappe ausgelegt. Meist wird die Fuge mittels Holzstücken und verstellten Blechen ausgefüllt, wie wir es weiter unten (Betonstraße in Arbon) noch sehen werden. Damit keine Unebenheiten an den Fugen entstehen, wird die Oberfläche des Betons auf beiden Seiten der Fugen mit einem Reibebrett gut abgeglichen. Die Fugenkanten werden oft abgerundet, wie es auch in England vielfach üblich ist.

Der Oberflächenbehandlung der fertigen Betondecke wird besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Die Straße wird mit Holzrahmengestellen und dergl. überdeckt; diese sind mit Segeltuch oder Dachpappe bespannt. Nach genügender Erhärtung der Oberfläche folgt dann die Abdeckung mit Säcken, Stroh, Heu, Sand u. dergl., bei gleichzeitiger Zufuhr von Wasser.

In Deutschland hat man mit dem Bau von Betonstraßen schon im Jahre 1888 begonnen, und zwar von Anfang an in der zweischichtigen Ausführung: unten die Trag-, oben die Deckschicht. Um die Querrisse zu vermeiden, wurden bei späteren Ausführungen Fugen frei gelassen, die man mit Asphalt, Dachpappe usw. ausfüllte. Der Abstand der Quersfugen richtete sich nach der Straßenbreite. Durch die Quersfugen wurden die unregelmäßigen Querrisse einigermaßen verhindert. Doch zeigten sich nach einigen Jahren auch Längsrisse.

Dann versuchte man Dehnungsfugen nicht rechtwinklig, sondern schief zur Straßenachse; hie und da legte man Friesse aus Betonsteinen ein, womit man quadratische Felder von 5 bis 6 m Seitenlänge erhielt.

Vielfach wurden in Deutschland Betonstraßen nach dem patentierten Verfahren System Kießerling in Altona ausgeführt, wie es unten näher beschrieben wird.

Die Vorzüge der Betonstraße liegen in ihrer Geräuschlosigkeit, ihrer verhältnismäßig geringen Staubentwicklung infolge geringer Abnutzung der Straßendecke, ihrer leichten Reinigungsmöglichkeit und ihrer großen Verkehrssicherheit.

Als Nachteile der Betonstraßen muß das Auftreten von Längs- und Querrissen bezeichnet werden. Im Innern von Städten kommt hinzu, daß sie lange nicht so schalldämpfend sind wie Asphalt-, Mergphal- und ähnliche Straßenbefestigungen. Ferner zeigte sich in Korschach, daß die Staubentwicklung wohl verhältnismäßig gering ist, viel geringer als bei gewöhnlichen wassergebundenen Schotterstraßen (Matadamstraßen), daß sie aber doch merklich größer ist als z. B. bei Mergphalstraßen. Hinsichtlich Erschütterungen durch die Fahrzeuge ist nach unsern Beobachtungen die Übertragung auf die Häuser bei Betonstraßen größer als bei Mergphaltaus-