

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 117/118 (1941)  
**Heft:** 19

**Artikel:** Wohn- und Geschäftshaus "Schönau" an der Dolderstrasse in Zürich:  
Pläne und Bauleitung: Frey & Schindler, Arch. S.I.A., Olten-Zürich;  
Statische Berechnung: Dipl. Ing. Hela v. Tscharner, Zürich

**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-83448>

#### **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:** 21.01.2026

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



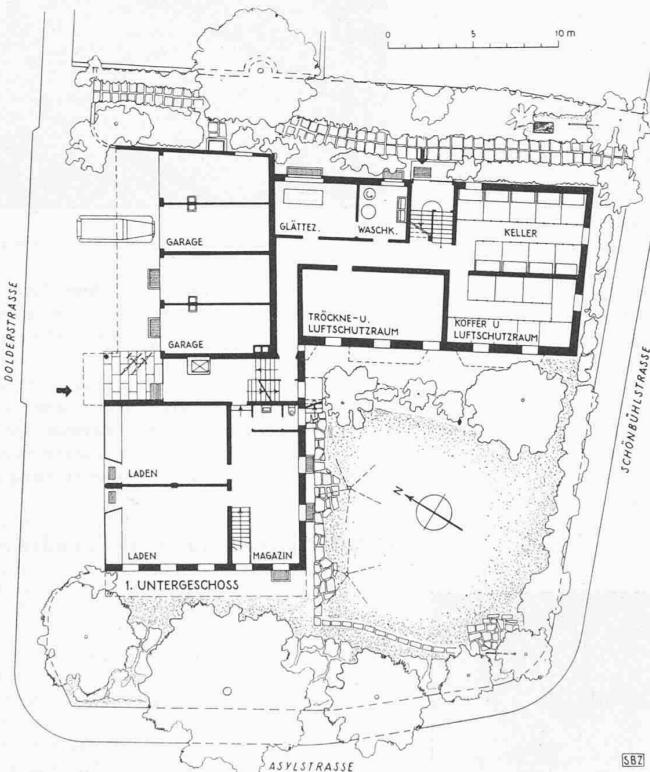
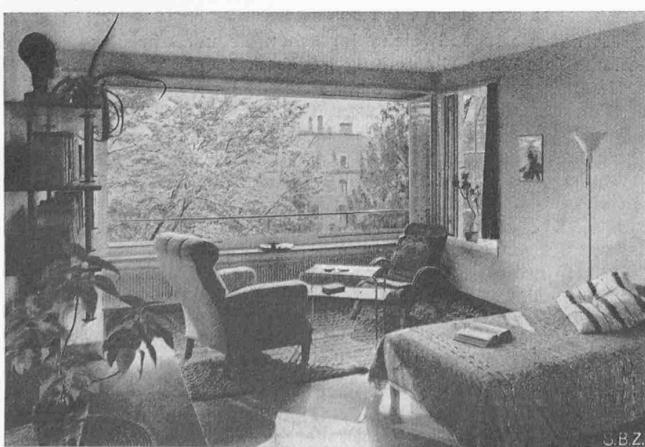
Abb. 2. Wohnhausgruppe Schönau, aus Süden

Architekten  
FREY & SCHINDLER  
Olten-Zürich



Abb. 3 und 4. Grundrisse  
Masstab 1:400

Abb. 9.  
Grosses Wohnzimmer  
einer Dreizimmerwohnung



Bei diesem Anlass kann eine Bemerkung nicht unterdrückt werden, die wir bisher in mündlichen Unterhaltungen über diesen Gegenstand schon stets zum Ausdruck gebracht haben. Es ist unverständlich, wie weite Kreise geneigt sind, im Konkurrenzkampf zwischen Bahn und Auto, offenbar rein gefühlsmässig, sich auf die Seite des von der «Monopolistenz» der Bahn bedrängten Auto zu stellen. Wer sind denn die SBB? Ein lästiger Rivale, der den jüngern nicht will aufkommen lassen? — Nein, die SBB sind *wir*, die wir *alle* auf Gedeih und Verderb untrennbar mit ihnen verknüpft sind. «Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk» hieß bei der Verstaatlichung der zügige Kampfruf. Gut, so hat eben dieses Schweizervolk als *Ganzes* auch ihre Lasten und Sorgen zu tragen, für Kinder und Kindeskinder! Dies sollte bei Würdigung der Lösungsmöglichkeiten viel mehr bedacht werden.

C. J.

## Wohn- und Geschäftshaus «Schönau»

an der Dolderstrasse in Zürich

Pläne und Bauleitung:  
FREY & SCHINDLER, Arch. S.I.A.,  
Olten-Zürich

Statistische Berechnung:  
Dipl. Ing. HELA v. TSCHARNER, Zürich

Auf dem Eckgrundstück Dolder-, Asyl-, Schönbühlstrasse sollte ein Mehrfamilienhaus mit verschiedenartigen Kleinwohnungstypen erstellt werden. Bei der Festlegung der Situation waren folgende Forderungen wegleitend: 1. Gute Besonnung aller Wohnräume mit möglichst grossem Abstand von den umliegenden Häusern, 2. gute Trennung aller Wohnungen gegen Einblick und möglichste Vermeidung gegenseitiger Störung durch Lärm, 3. soweit möglich Erhaltung des vorhandenen Baumbestandes. Dies führte zur Wahl eines winkel förmigen Baublocks in der Nordecke des Grundstücks, bestehend aus zwei dreifachen Mehrfamilienhäusern (Abb. 1 bis 8).

Längs der nachbarlichen Nordostgrenze ist ein dreigeschossiger Bau (mit begehbarem Flachdach für beide Häuser) errichtet worden; er enthält pro Geschoss zwei Zweizimmer- und eine Einzimmerwohnung. Kofferräume befinden sich an der Südseite

des gehobenen Kellergeschosses. Ausserdem ist darin ein einsturzsicherer Luftschutzkeller für beide Häuser eingebaut. Längs der Dolderstrasse wurde ein viergeschossiger Bau erstellt mit je einer Dreizimmer- und einer Einzimmerwohnung pro Geschoss. Im Nordwinkel, wo die beiden Gebäude aneinander stossen, sind von den Wohnungen abgetrennt vier zweigeschossige Ateliers angeordnet worden, mit darunterliegenden Garagen, womit eine zweckmässige Lösung für die sonst unerfreulichen, nordwärts gelegenen Wohnräume gefunden war. Es ist die gleiche Anordnung, wie sie Le Corbusier (1927) im «Weissenhof» demonstriert hatte, nur viel kultivierter, wie die Abbildungen 10 bis 13 zeigen.

Dank der etwas elastischen Anwendung der Bauordnung und dem Entgegenkommen der Behörden konnte die Bewilligung für vier volle Geschosse längs der Dolderstrasse anstelle der in der 3. Zone üblichen drei Geschosse mit dem ausgebauten Dachgeschoss durch folgende Kompensationen erreicht werden: 1. Das Grundstück wurde nicht voll überbaut, wie es bei einer Randbebauung längs der Baulinien hätte erzielt werden dürfen; 2. Beim dreigeschossigen südöstlichen Anbau wurde auf das zulässige ausgebauten Dachgeschoss verzichtet.

Das Bodengefälle hat es erlaubt, im untersten Teil zwei kleine Läden unterzubringen. Mit der Anordnung von verschiedenartigen Wohnungstypen, Ateliers, Garagen und Läden wurde auch das Risiko des Vermieters verkleinert und eine individuellere Lösung anstelle des schematischen Miethausblockes erreicht.

**Technische Daten.** Außenmauern: 25 cm Isolierstein und 6 cm Zelltonplatten-Hintermauerung. Die äußeren Betonmauern sind mit Kork isoliert. Decken: 20 cm starke, kreuzweise armierte Plattendekken, darüber schwimmende Beläge aus Parkett, Klinkern oder Plättli. Zwischenwände zwischen jeder Wohnung mindestens 25 cm stark aus voll gefugten Kalksandsteinen. Zentralheizung mit Thermostaten für Süd- und Nordgruppe, Öl- und Kohlefeuerung; zentrale Warmwasserversorgung mit elektrischer Heizung und Oelfeuerung. Baukosten (1939/40) 58,80 Fr./m<sup>2</sup>.

## Erfahrungen beim Betonieren im Kraftwerkbau

[Die in Fachkreisen stark beachteten Mitteilungen von Dipl. Ing. H. Nipkow über seine langjährigen «Erfahrungen beim Betonieren im Kraftwerkbau» in Nr. 12 und 13 dieses Bandes hat die nachfolgende Zuschrift ausgelöst, die wir umsoliebner veröffentlichen, als sie mit verschiedenen uns gemachten Auseinandersetzungen übereinstimmt. Einen weiteren einschlägigen Bericht aus amerikanischer Quelle lassen wir folgen. Red.]

In Nr. 12 der «SBZ» berichtet Dipl. Ing. H. Nipkow in anschaulicher Weise von seinen weit zurückreichenden Erfahrungen beim Betonieren. Es ist sehr verdienstvoll, dass diese Erfahrungen, die so mancher Ingenieur miterlebt hat, einmal übersichtlich und vom heutigen Standpunkt aus beleuchtet, zusammengestellt und bekannt gegeben werden. Gewisse Erfahrungen sind durchaus noch nicht Allgemeingut geworden. So z. B. jene mit dem *Steinmehl*, das schon vor vielen Jahren als «Lötschit» (Lötschbergbahn), «Kalko» (Barberine) u. a. eine verdienstliche Rolle gespielt hat. Wie bekannt, hat das Eidg. Amt für Kraft und Wärme die Kohlezuteilung an die Industrie, also auch an die Zementfabriken generell auf 80% eingeschränkt (ab 1. Mai d. J. auf 60%). Da nun das Brennen des Rohmaterials einen gewissen Aufwand an Wärme erfordert, der nicht herabgesetzt werden kann, weil der Betrieb schon bis aufs Äußerste sparsam ausgeklügelt ist, ist erwogen worden, dem Zement Steinmehl als Magerungsmittel zuzusetzen. Das hätte zur Folge, dass der Beton statt die vorgeschriebene Menge Zement, weniger von diesem unentbehrlichen Bindemittel und mehr von dem schädlichen, viel Zement und Wasser schluckenden Steinmehl erhielte. Um die gleiche Festigkeit zu erreichen, müsste man von derart gestrecktem Zement mehr verbrauchen, als wenn man ohne das Füll- und Magerungsmittel arbeiten könnte; der Verbraucher würde also doppelt benachteiligt. Dagegen könnte man durch feinere Mahlung mit nicht höherer Zementbeigabe als der gewünschten Festigkeit entspricht, aber mit sorgfältiger Verarbeitung des Betons — Plastimentzusatz, Vibrieren, exakte

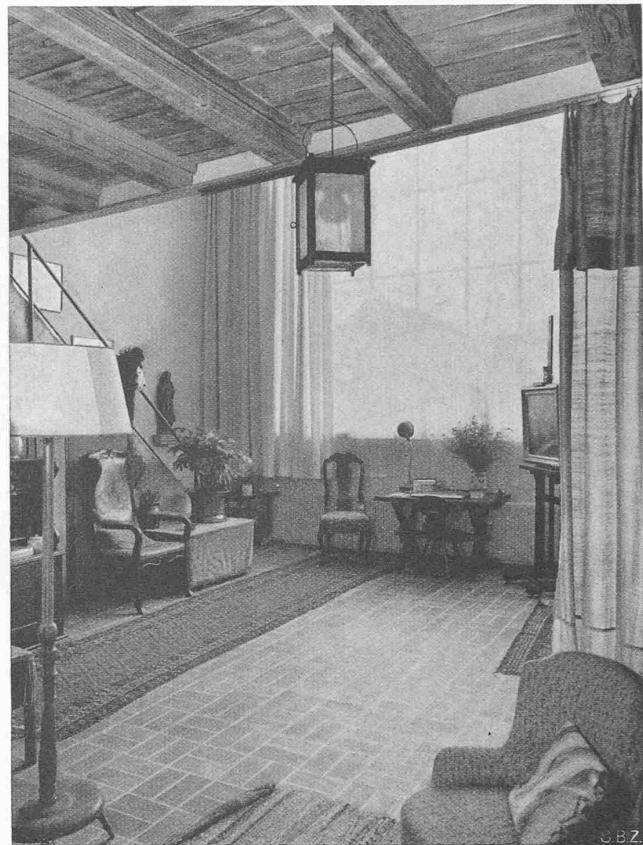


Abb. 10. Atelier-Wohnung mit Galerie, aus der Schlafkoje gesehen

Wasserdosierung usw. — ohne Beeinträchtigung der Betonqualität den Zementverbrauch herabsetzen und damit die gewünschte Brennstoffersparnis viel besser erzielen, als durch die erwähnte Magerung.

Ing. Nipkow sagt, dass sich Probewürfel nicht vibrieren lassen. Das ist richtig; man kann aber vibrierten Beton dem Bauwerk entnehmen und daraus die Probewürfel herstellen. Rüttelt man dann noch die Außenwände der Formen, so dürfte die Probe dem Beton im Objekt entsprechen. P. Rühl

\*

## Über Zusatzstoffe zu Portlandzement

Aus einem Vortrag von P. H. Bates, Direktor der Abteilung für Kalk und Silikatprodukte des *National Bureau of Standards*, Washington D. C., gehalten am 26. Juni 1940 anlässlich der Jahresversammlung der Amerikanischen Gesellschaft für Materialprüfung in Atlantic City, N. Y.

Bis vor kurzem wurde jeder, der es wagte, zur Behebung irgendwelcher fehlender Eigenschaften des Portlandzementes den Gebrauch von Zusätzen vorzuschlagen, unmittelbar vom Bannstrahl gewisser interessierter Kreise getroffen. Unlängst, fast über Nacht, trat ein völliger Wandel der Einstellung von Seiten der Produzenten ein. Viele von ihnen studieren nun eifrig die Wirkungen verschiedener Arten von Zusätzen auf erhöhte Dauerhaftigkeit, und eine ganze Anzahl dieser Bekehrten bringen nun Zemente auf den Markt, die solche Zusätze enthalten.

Es hat nie irgendwelche logischen Gründe für diese eigentümliche feindliche Einstellung gegeben. Die Tatsache, dass alle Portlandzemente drei oder mehr Prozent Gips enthalten, der bei der Klinkermahlung als notwendiges Mittel zur Erzielung eines den Anforderungen der Abbindezeit entsprechenden Erzeugnisses zugegeben werden muss, hat die Produzenten bisher nie auf den Gedanken gebracht, durch andere Zusätze und Beimischungen weitere schwache Eigenschaften des Zementes verbessern zu können. Die erste Erschütterung erlitt diese Einstellung vor wenigen Jahren, als eine Organisation den beachtenswerten Beweis hatte erbringen können, dass eines ihrer, dem Klinker vor dem Mahlen zugesetzten Produkte die Mahlkosten wesentlich reduzierte. Daraufhin änderte die Amerikanische Gesellschaft für Materialprüfung (ASTM) ihre Normen, zuerst für frühhochfesten Zement, und im Jahre 1938 für Portlandzement in dem Sinne ab, dass unter gewissen Bedingungen Zusätze erlaubt wurden. Man beachte, dass vor dieser Änderung ein Portlandzement nur dann den Normen der ASTM entsprach, wenn er

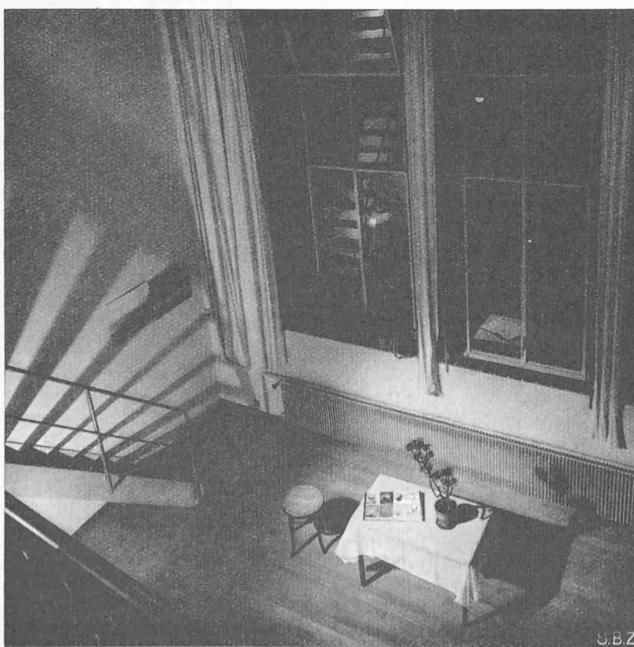


Abb. 12. Tiefblick von der Galerie einer Atelierwohnung

tonnen (3500 Güterzüge) ohne nennenswerte Mehrausgaben bewältigt werden konnte. Dieser Hinweis unterstützt die wichtige Forderung der Rückleitung eines Verkehrsteiles von der Strasse zur Bahn als erste Bedingung der nicht weiter aufschiebbaren Sanierung unserer Staatsbahn. Dazu gehört aber auch die endliche Abtragung der schon durch den ersten Weltkrieg im Dienste der Landesverteidigung entstandenen Belastungen, ferner der enormen Ausfälle, die den SBB als Folge staatlicher Wirtschaftspolitik, durch kostenlose Ueberlassung der Strasse an das Automobil, entstanden sind. Alle diese Beträge, die nur als Abgeltung vorbezogener Leistungen interpretiert werden können, dürften heute eine Milliarde Franken reichlich überschreiten — eine Schuldverpflichtung, die heute, in einer Zeit sonstiger hoher staatlicher Finanzbelastung, besonders schmerzlich ist. Gegenüber früherer Einstellung neigt man aber heute erfreulicherweise dazu, die Zahlungspflicht für alle bahnfremden Belastungen anzuerkennen, wie denn auch heute alle militärischen Transporte bereits zu einem Sondertarif entschädigt werden. Auch festigt sich die These, dass der auf Kosten der Allgemeinheit erfolgte neuzeitliche Ausbau des schweizerischen Strassennetzes solange eine Subvention des Automobilverkehrsdarstellt, als nicht auch den Eisenbahnen gleiche Erleichterungen im Bau und Unterhalt ihrer Schienenwege gewährt werden.

Das leitet über in eine Politik grosszügiger Förderung *aller* Verkehrswägen zu Land, Wasser und Luft, für die das Arbeitsbeschaffungsprogramm Handhabe bietet. Ueber das hinaus bedarf aber die künftige Verkehrspolitik einer grundsätzlichen Neuorientierung, weil in den Begriff des Ausbaues der Verkehrs einrichtungen auch das Gebiet des Fremdenverkehrs und der Hotelerie in den Rang allgemeiner Staatsaufgaben wird einbezogen werden müssen.

Die neue Auffassung der nationalen Verkehrspolitik muss daher zur Vermeidung neuer Verkehrs Krisen nach Kriegsende unter Ausschaltung jeglicher Kraftvergeudung — auch als Folge regionaler oder berufs egoistischer Ziele — eine straffe Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel des Landes von der Bahn bis hinunter zum kleinsten Lieferwagen anstreben. Dazu gehört eine Angleichung der Kostengrundlagen, eine grössere Vereinheitlichung aller Bahn tarife zum Vorteil unserer immer noch zu teuern Gebirgsbahnen, einschliesslich der vor der Verstaatlichung stehenden Schmalspur Bahnen Graubündens.

Kurzsichtige und kleinliche Rentabilitäts-Gesichtspunkte dürfen nicht hemmend im Wege stehen, und so sei in dieser Hinsicht nur erinnert an die sich heute so segensreich auswirkende Elektrifikation unserer Bundesbahnen, als grosszügige Tat weitblickender, verantwortungsbewusster Männer, nicht zuletzt des in hervorragender Weise beteiligten seinerzeitigen Generaldirektors Dr. h. c. Ing. A. Schrafl.

M. N.

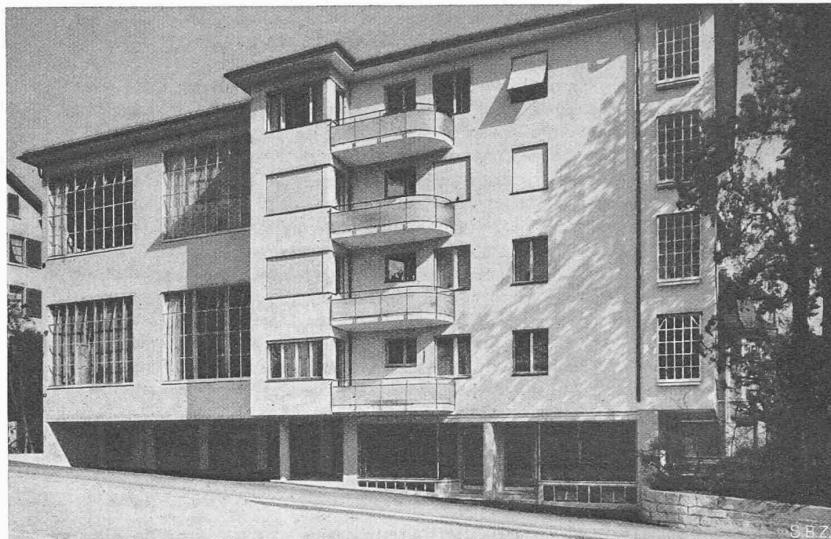


Abb. 1. Ansicht der Fassade gegen die Dolderstrasse in Zürich

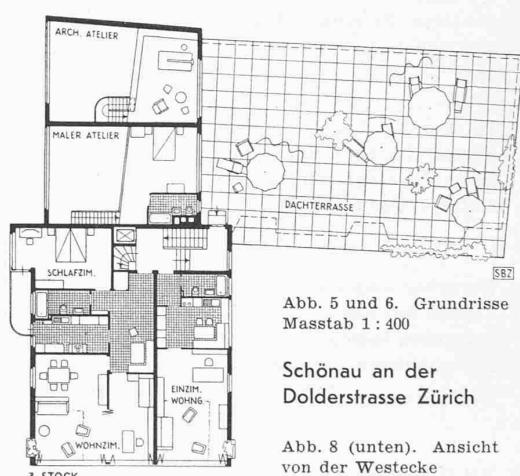
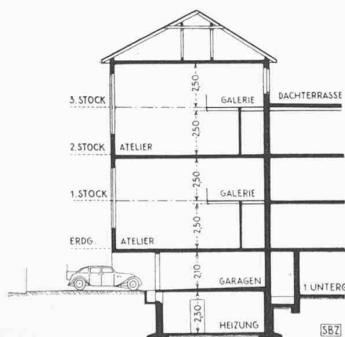
Abb. 5 und 6. Grundrisse  
Massstab 1:400Schönau an der  
Dolderstrasse ZürichAbb. 8 (unten). Ansicht  
von der Westecke

Abb. 7. Schnitt durch Atelierflügel



S.B.Z.

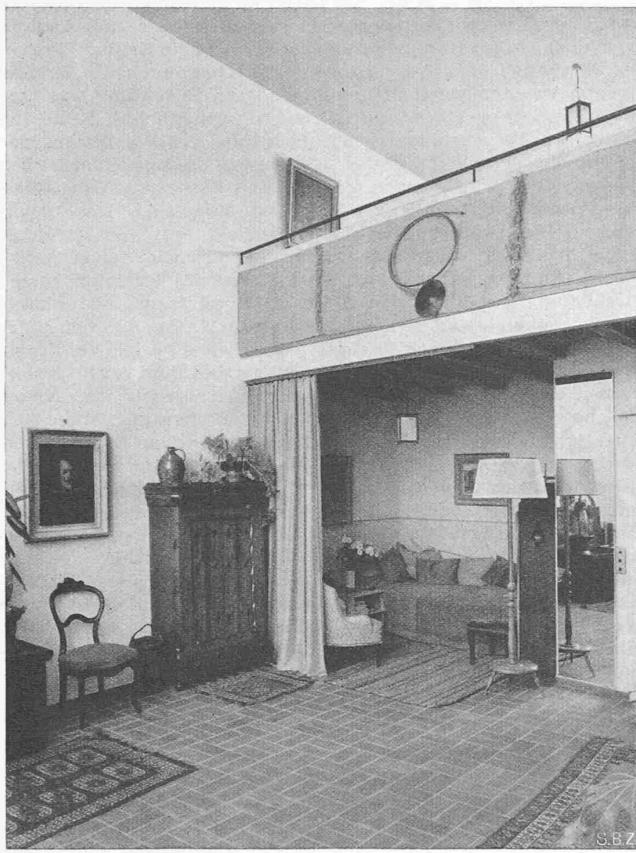


Abb. 11. Atelier-Wohnung mit Schlafkoje unter der Galerie

keinerlei Zusätze irgendwelcher Art ausser gebranntem oder ungebranntem Gips oder Wasser enthielt.

Nunmehr wird die Zulassung und Verwendung anderer Zusätze eifrig erörtert. Einige davon haben sich durch unlängst vorgenommene Versuche in der Praxis und im Laboratorium als sehr vorteilhaft für die Erhöhung der Lebensdauer des Strassenbetons, der infolge des Bestreuens in der Frostperiode mit Kalziumchlorid der Gefahr des Abblätterns ausgesetzt ist, erwiesen. Die meisten dieser Zusätze wirken derart, dass schon während des Mischens eine Schäumbildung stattfindet, wobei bis 10 und mehr Prozent Luft in den Frischbeton eingeführt wird. Dies ergibt eine gut verarbeitbare Mischung, die vor dem Abbinden «blutet», d. h. in geringem Masse Wasser ausscheidet. Ebenso wie der das Mahlen erleichternde Zusatz werden auch diese in sehr kleinen Mengen verwendet, und zwar meist in weniger als 0,05 % des Zementgewichts.

Es ist zu hoffen, dass angesichts dieser zwei beweiskräftigen Beispiele der Verbesserung des Zements durch den Gebrauch von Zusätzen alle Interessenten eine vorurteilsfreiere Haltung einnehmen werden. Es liegt kein Grund zur Annahme vor, dass eine Verbesserung anderer physikalischer Eigenschaften des Zements und Betons mittels anderer Zusätze nicht erreicht werden kann. Das Abbinden und Erhärten des Zements ist eine chemische Reaktion, die, wie genügend bekannt und durch zahlreiche Beispiele erhärtet, durch die Gegenwart kleiner Mengen fremder Substanzen in auffälliger Weise Veränderungen unterworfen ist. Es ist zuzugeben, dass solche Reaktionen mitunter durch kleine Mengen von Zusätzen auch ungünstig beeinflusst werden können, wie z. B. die auffällige, durch sehr kleine Mengen von Zucker-, Blei- oder Zinksalzlösungen herbeigeführte Verlangsamung des Abbindens und Erhärten. Solche ungünstige Ergebnisse scheinen nur die Ansicht zu bestätigen, dass es andere Stoffe geben muss, die sehr vorteilhafte Wirkungen haben können.

Beachten wir nochmals, dass das Abbinden und Erhärten des Zementes ein chemischer Vorgang ist und zwar ein solcher, der sich sehr langsam abwickelt. Wenn wir der Meinung Vieler beistimmen (einige von uns werden dies zwar nicht tun), dass nämlich Zement im Beton ohne Rücksicht auf sein Alter ständig an Festigkeit zunimmt, dann müssen wir auch die Tatsache gelten lassen, dass die Hydratation oder die Reaktion von Zement und Wasser genau so lang anhält. Wir wissen, dass die Reaktion durch feines Mahlen des Zements, durch Hitze und, in ge-

ringem Grade, durch den Gebrauch von Kalziumchlorid usw. wesentlich beschleunigt werden kann. Es braucht nicht viel Phantasie, um daraus zu folgern, dass es wahrscheinlich eine Menge anderer Stoffe gibt, die die Reaktion gewaltig, möglicherweise in einem solchen Masse beschleunigen werden, dass wir in einem einzigen Tage die Festigkeit bekommen können, die wir nach Verlauf eines Jahres zu erreichen gewohnt sind. Es ist merkwürdig, dass so viel Zeit zur Entwicklung verschiedener Zementarten verwendet worden ist, dagegen so wenig, um die dem Zement bereits innewohnenden Anlagen mittels Zusätzen tatkräftig zu entwickeln.

Noch ist nichts Eigentliches gesagt worden über die viel diskutierte kolloide oder kristalllinische Natur der Reaktionsprodukte. Die Wahrscheinlichkeit spricht dafür, dass die hydraulischen Bindemittel, wie die meisten organischen oder unorganischen Bindemittel kolloider Natur sind. Damit sei nicht bestritten, dass sich während der Hydratation nicht auch gewisse kristalline Produkte bilden; diese besitzen indessen keine oder nur geringe Bindeneigenschaften. Es ist bekannt, dass Kolloide in vielen Fällen entweder in Wasser löslich sind oder in Gegenwart von Wasser ihr Volumen gewaltig zu verändern vermögen. Diese können indessen auch so behandelt werden, dass sie vom Wasser unbeeinflusst bleiben. Die Löslichkeit von Eiweiss in Wasser vor der Erwärmung und seine Unlöslichkeit nach einer bestimmten Temperaturerhöhung ist ein gutes Beispiel für die Erscheinung. Die während des Abbindens des Zements gebildeten Kolloide besitzen die Eigenschaft, sich ausdehnen und zusammenziehen zu können, je nachdem die Feuchtigkeit bis zu einem bestimmten Grade erhöht und erniedrigt wird. Thorvaldson hat auf den Umstand aufmerksam gemacht, dass Wärme den hydratisierten Zement derart beeinflusst, dass sein Widerstand gegen die Wirkung von Sulfaten beträchtlich gesteigert wird. Kann diese Tatsache nicht als eine Art Fixierung der hydratisierten, kolloiden Verbindungen angesehen werden, wodurch ihre Stabilität wesentlich erhöht wird? Warum sollen wir nicht glauben, dass es Stoffe gibt — eben Zusätze — die den Gang der Hydratation so beeinflussen können, dass die gewonnenen Erzeugnisse gegenüber andern reaktionsfähigen Verbindungen, mit denen sie in Berührung kommen, beständig oder doch widerstandsfähiger sind?

Der Gebrauch von Zusätzen sollte tatsächlich weder geringgeschätzt noch verspottet werden. Im Gegenteil, ihre Entwicklung und ihr Studium sollten gehegt und gefördert werden. Es scheint keine zukunftsreichere Aussichten zu geben, die heutigen Zemente für ihre ganze Lebensdauer — vom Zeitpunkt ihres Eintritts in den Betonmischer bis zum Moment, in dem die fortschreitende Zeit den Beton verurteilt, seine Struktur aufzulösen — zu verlängern, als durch die Verwendung geeigneter Zusatzstoffe. Die Entdeckung der Wirkung einiger «schaumbildender» Zusätze auf die Erhöhung der Lebenskraft von Betonstrassen rechtfertigt ein eifriges Suchen nach weiteren Zusätzen zur grösstmöglichen Steigerung anderer Eigenschaften des Zements.

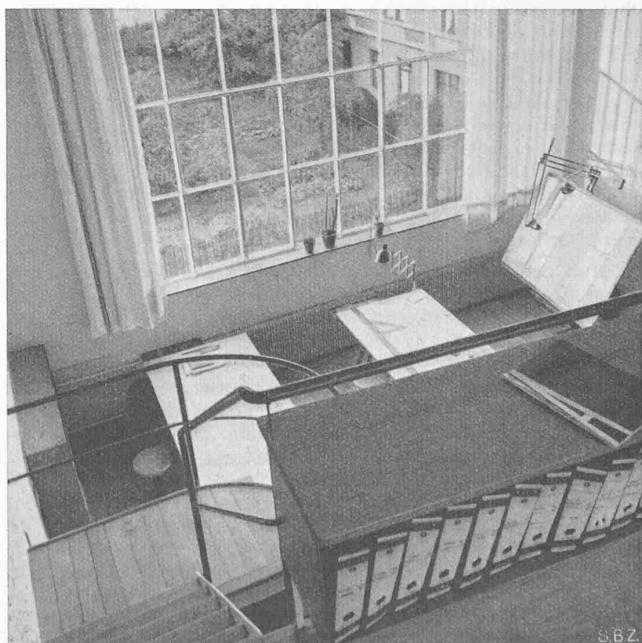


Abb. 13. Tiefblick in das Architekten-Atelier