

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 75 (1957)  
**Heft:** 45

**Artikel:** Vorfabrizierte Eisenbetonkonstruktionen in der Schweiz  
**Autor:** Häberli, W.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-63445>

#### 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:** 25.01.2026

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

anlagen haben sich ihr rasch angepasst. Heute bestehen ein Angebotsüberschuss, eine scharfe Konkurrenz und gedrückte Preise, die zu dauernden Verbesserungen der Produktivität zwingen.

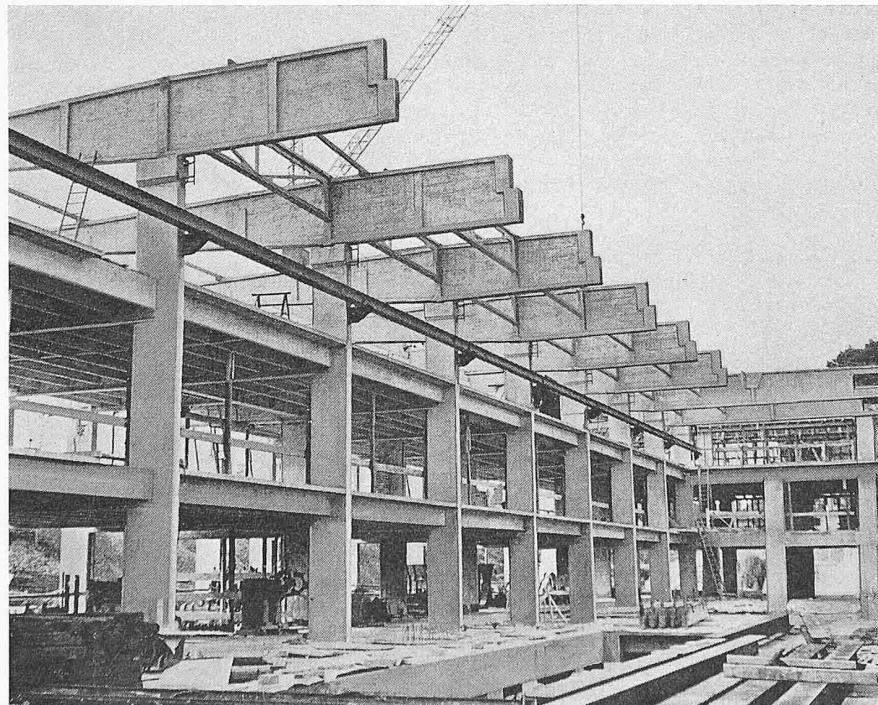
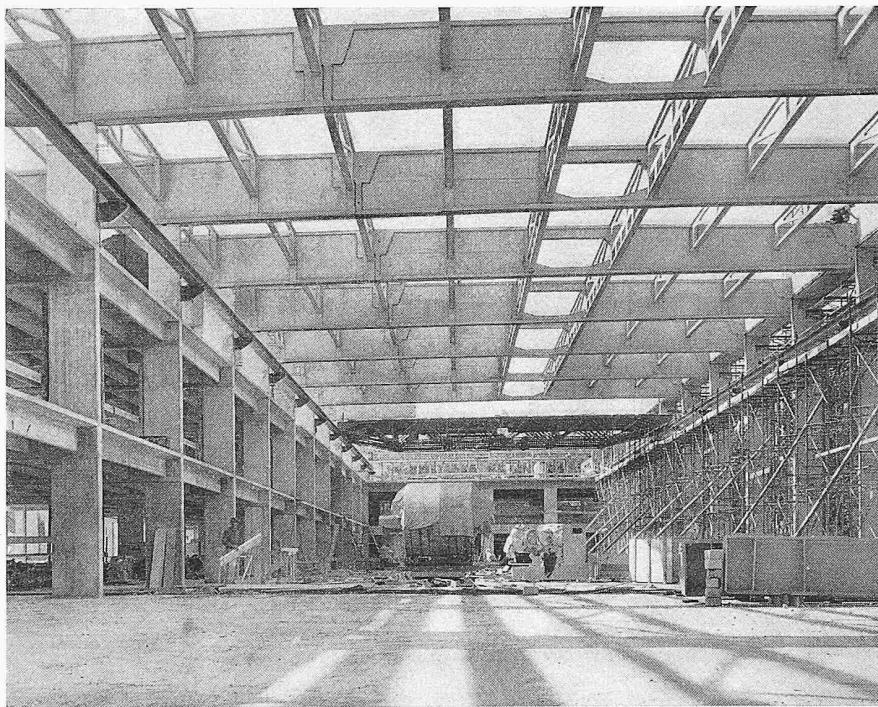
Im Jahre 1928 sah sich Samuel Blumer aus Gesundheitsrücksichten gezwungen, die Direktion Ing. Hans Dietler zu übergeben, der sie mit grosser Hingabe, Geschick und Erfolg bis zum Jahre 1954 innehatte. 1935 trat Samuel Blumer auch als Delegierter des Verwaltungsrates zurück. Die technische Direktion liegt seit 1954 in den Händen von Dr. Oskar Steiger, während Walter Baur der kaufmännischen Direktion vorsteht.

Mit besonderer Aufmerksamkeit haben die Leiter der Therma von Anfang an die menschlichen Beziehungen zu ihrer Belegschaft gepflegt. Dafür zeugt der hohe Bestand an Betriebsangehörigen, die 25, 40 und mehr Jahre im Unternehmen tätig sind. Es bestehen Wohlfahrtsinstitutionen mit namhaften Kapitalien, das bereits erwähnte Wohlfahrtshaus «Erlenhof» sowie rd. 50 Wohnungen, die dem Personal zur Verfügung stehen. Möge es der Therma auch weiterhin vergönnt sein, den Menschen durch gute Arbeit zu friedlichen Zwecken so gut zu dienen, wie sie es im ersten halben Jahrhundert ihres Bestehens auf so segensreiche Weise hat tun können!

## Vorfabrizierte Eisenbetonkonstruktionen in der Schweiz

Von Dipl. Ing. W. Häberli, im Ingenieurbüro Hünerwadel & Häberli, Zürich

DK 624.012.4.002.22



Dieser Aufsatz soll zum Vergleich mit den an dieser Stelle vor kurzem beschriebenen Ausführungen in Ungarn (Dipl. Ing. P. Vajda, SBZ Nr. 44, S. 707) einige Beispiele von Bauten bringen, die zeigen mögen, was auf diesem Gebiet in der Schweiz geleistet wurde.

Verglichen mit anderen Ländern hat das Bauen mit vorfabrizierten Eisenbetonelementen in der Schweiz relativ spät eingesetzt. Die Vorteile einer werkstattmässigen Herstellung von Betonelementen gegenüber dem baustellenmässig erzeugten Beton liegen in einer wesentlichen Qualitätsverbesserung. Neben der Steigerung der Festigkeiten (es wurden bei serienmässig hergestellten Elementen Festigkeiten von mehr als 1000 kg/cm<sup>2</sup> erreicht) fallen für bestimmte Fälle die grössere Dichte und Regelmässigkeit — vor allem im Hinblick auf den Fortfall von Unterhaltsarbeiten und auf die Widerstandsfähigkeit gegen chemisch-aggressive Einwirkungen — ins Gewicht. Die hohen Festigkeiten können wirtschaftlich in den meisten Fällen jedoch nur durch die Vorspannung verwertet werden, und das ist der Grund, warum sich der Spannbeton in erster Linie bei den vorgefertigten Elementen durchsetzte.

Auf der Baustelle liegt der Vorteil der Vorfabrikation in der bedeutenden Abkürzung der Bauzeit und weitgehender Unabhängigkeit von Witterungseinflüssen — ein Umstand, den die Bauweise, wie übrigens auch in konstruktiver Hinsicht, weitgehend mit dem Stahlbau gemeinsam hat. Den Vorteilen des Verfahrens stehen als Nachteile gegenüber, dass die Planung sehr detailliert und frühzeitig durchgeführt werden muss. Änderungen an den Dispositionen und Anpassungen auf der Baustelle sind in der Regel schwierig durchzuführen. Der Freiheit der Gestaltung, wie sie den Eisenbetonbau in einzigartiger Weise kennzeichnet, sind bei der Elementbauweise wirtschaftliche und konstruktive Grenzen gesetzt.

Die Wirtschaftlichkeit der Bauweise muss von Fall zu Fall geprüft werden. Sie ist im allgemeinen gegeben bei grossen Serien von Elementen, variiert je nach den Transport- und Montagekosten und wird um so besser, je aufwendiger

Bilder 1 und 2. Maschinenhalle der Papierfabrik in Versoix bei Genf



Bild 5. Werkhalle der Bauunternehmung Gebr. Brun in Emmenbrücke

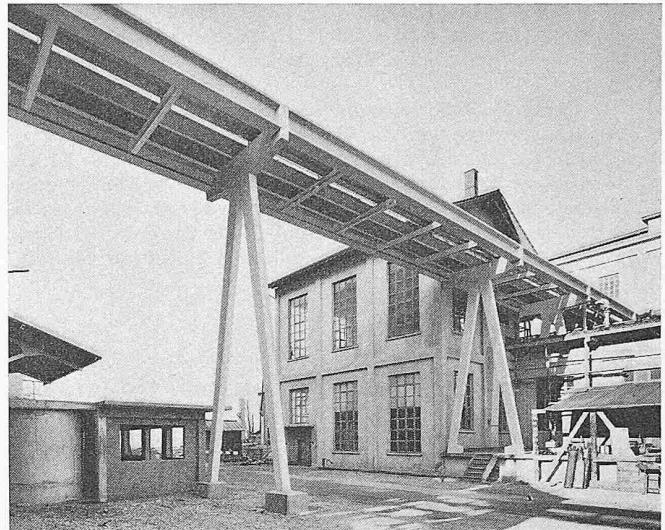


Bild 6. Rohrleitungsbrücke eines Industriebetriebes

Schalungs- und Sprissungsarbeiten, Unterhalt oder Bauzinsen werden. Interessant ist bei der Bauweise in Fertigelementen eine gewisse «Verwandtschaft» mit dem Stahlbau: die Schwierigkeiten der Bauweise liegen in den Verbindungen der einzelnen Elemente, die möglichst biegesteif ausgeführt werden müssen und deren Planung ein grosses Mass an Detaillierung verlangt. Entgegen einer weitverbreiteten Meinung sind die Projektierungsarbeiten nicht einfacher als beim konventionellen Eisenbetonbau; neben der Planung und Berechnung obliegt dem Ingenieur vielfach auch die Beratung des Unternehmers für Bauvorgang und Montage. Selbstverständlich ist auch der Beanspruchung bei Transport und Montage, die sich wesentlich von der definitiven Belastung unterscheiden kann, Rechnung zu tragen.

Im folgenden sollen einige *Beispiele* gezeigt werden, die typische Anwendungen der Elementbauweise darstellen.

**Dachkonstruktion der Papeterie de Versoix S. A., in Versoix** (Bilder 1 und 2). Bei dieser Dachkonstruktion war eine Fläche von  $100 \times 30$  m so zu überdecken, dass über der Maschinenhalle ein 20 m breiter, stützenfreier Raum entstand. Der Binderrabstand war mit 7,50 m gegeben, die Dacheindeckung bestand aus Isolationsgründen aus einem zweifachen Abschluss aus armierten Durisol-Dachplatten. In Hallenmitte war ein längslaufender Luftkanal vorgesehen, der eine entsprechende Aussparung in den Bindern bedingte. Die Pfetten mit 7,50 m Spannweite hatten die obere und untere Durisol-Eindeckung aufzunehmen. Um das Problem lösen zu können, wurden die 30 m langen Hauptträger durch ein Gelenk unterteilt; der Kragträger überspannt den 10 m breiten Bürogebäude und kragt 5 m weit über die Maschinenhalle aus, wo er den ebenfalls 5 m langen, eingehängten Träger übernimmt. Alle Hauptträger wurden zur Erleichterung der Montage doppelt ausge-

führt; das schwerste Element wog lediglich 5,5 t. Die Pfetten wurden als einfache Fachwerk-Pfetten ausgebildet, wobei der Untergurt die untere und der Obergurt die obere Durisol-Eindeckung übernimmt.

Die Montage wurde in vier Wochen durchgeführt. Mit Hilfe eines Fahrkranes wurden zunächst die Kragträger versetzt. Der bereits montierte Laufkran über der Maschinenhalle übernahm das Versetzen der eingehängten Träger; die Pfetten wurden mit dem Turmdrehkran verlegt. Dank einer gut durchdachten Organisation der Unternehmung ging die Montage der  $3000 \text{ m}^2$  überspannenden Dachkonstruktion reibungslos vor sich. Vorteilhaft erwies sich das System der Vorfabrikation durch das Wegfallen der Sprissung in der 10 m hohen Halle, wodurch Maschinen bereits vor der Bauvollendung an Ort und Stelle gelagert werden konnten. Gute Betonqualität war erwünscht wegen der chemisch-aggressiven Atmosphäre. Die rasche Montage zusammen mit den niedrigeren Kosten gaben den Ausschlag dafür, dass das System gewählt wurde. Projekt und Bauleitung: Dipl. Arch. W. Gantenbein, Zürich, und Dipl. Ing. J.-H. Rinderknecht, Morges; Herstellung und Montage: Vobag AG., Zürich-Adliswil; Entwurf und Berechnung der Dachkonstruktion: Hünerwadel & Häberli, Zürich.

**Lagerhalle der Baustoff-Fabrik Hunziker AG., in Brugg** (Bilder 3 und 4). Zur raschen Errichtung dieser Lagerhalle wurden die Stützen an Ort und Stelle unter Verwendung von Zementrohren als Schalung betoniert. Die Dachbinder mit 15,60 m Stützweite haben einen sehr einfachen T-Querschnitt und sind mit Spannkabeln vorgespannt; der Steg ist 10 cm, der Flansch 35 cm breit. Die Pfetten sind aus Holz, die Dacheindeckung ist aus Welleternit. Unter gleichzeitigem Ausgießen der Stützenköpfe wurden die längslaufenden Kopfriegel an Ort betoniert. Projekt: Ing.-Büro Eichenberger & Stamm, Brugg; Ausführung: Hunziker AG., Brugg.



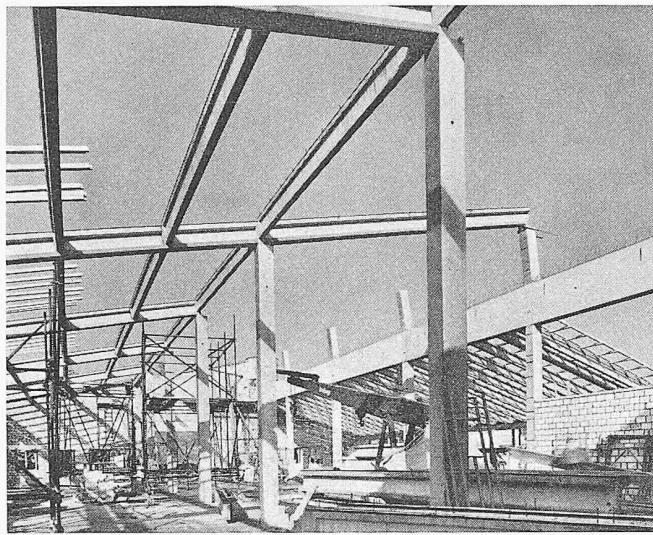


Bild 7. Fabrikhalle der Firma Difag AG. in Freienbach am Zürichsee

*Werkhalle der Firma Gebr. Brun, in Emmenbrücke* (Bild 5). Diese vollständig vorgefertigte Halle ist 95 m lang und  $2 + 12 + 2$  m breit und mit einer Kranbahn in vorgefertigten Eisenbetonelementen ausgestattet. Die Stützen wurden ebenfalls im Werk in Adliswil hergestellt und in die an Ort betonierten Fundamente versetzt. Die Dachbinder sind Zweigelenkkrahmen mit Stahlzugband, wobei durch nachträgliche Anspannung des Zugbandes die Schwindeinflüsse kompensiert wurden. Die Dachpfetten sind aus Holz, die Windverbände bestehen aus Andreas-Kreuzen in Eisenbeton. Die Dacheindeckung ist Welleternit. Für Kranbahnen eignet sich Eisenbeton besonders gut, weil die Durchbiegungen klein bleiben und auch Seitenkräfte gut aufgenommen werden können. Die Wirtschaftlichkeit dieser Halle ist besonders günstig, da der Bau vorgefertigt billiger zu stehen kam als bei betriebsseigener Ausführung in Eisenbeton durch die Unternehmung. Für den ganzen Bau wurden nur vier Elementtypen benötigt. Herstellung: Vobag AG., Zürich-Adliswil; Entwurf und Berechnung: Hünerwadel & Häberli, Zürich; Montage: Bauunternehmung Gebr. Brun, Emmenbrücke.

*Rohrleitungsbrücke eines Industrieunternehmens* (Bild 6). Auch hier wurde die gesamte Brücke, die auf 65 m über bestehende Gebäude hinwegführt, im Werk vorgefertigt. Die Stützen wurden zweiteilig angefertigt und bei der Montage

vergossen. Die Hauptträger sind vorgespannt und haben Doppel-T-Querschnitt bei einer maximalen Spannweite von 16 m. Zwischen den Hauptträgern übernehmen Querrippen-Elemente die Leitungen und einen Laufsteg. Die Versetzarbeiten nahmen zwei Wochen in Anspruch. Herstellung und Montage: Vobag AG., Zürich-Adliswil; Entwurf und Berechnung: Hünerwadel & Häberli, Zürich.

*Fabrikationshalle der Firma Difag AG., in Freienbach SZ* (Bild 7). Sämtliche Tragelemente dieser Halle bestehen aus vorgefertigten Eisenbetonelementen. Die Stützen wurden mit Längen bis über 10 m in die vorbereiteten Fundamente versetzt. Der Hauptträger wurde als Hohl-Querschnitt mit Tragarmierung in Spannbeton geliefert, die übrigen Elemente sind als vorgespannte Doppel-T-Querschnitte ausgebildet. Die Sparren bestehen aus Holz, die Dachhaut aus Leichtmetall mit Isolation. Die Montage benötigte  $3\frac{1}{2}$  Wochen und wurde mit einem Fahrkran ausgeführt. Architekt: Dipl. Arch. K. Naeff, Zürich; Ing.-Arbeiten: Dipl. Ing. ETH-S. I. A. H. R. Ritter und Verfasser, Zürich; Herstellung und Montage: Vobag AG., Zürich-Adliswil.

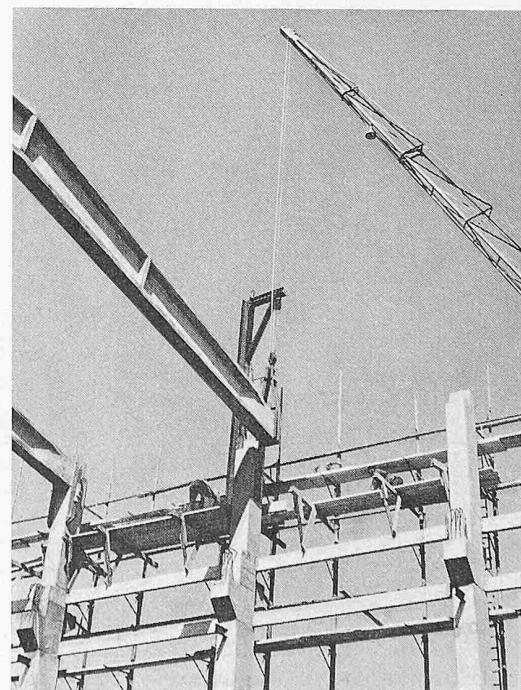
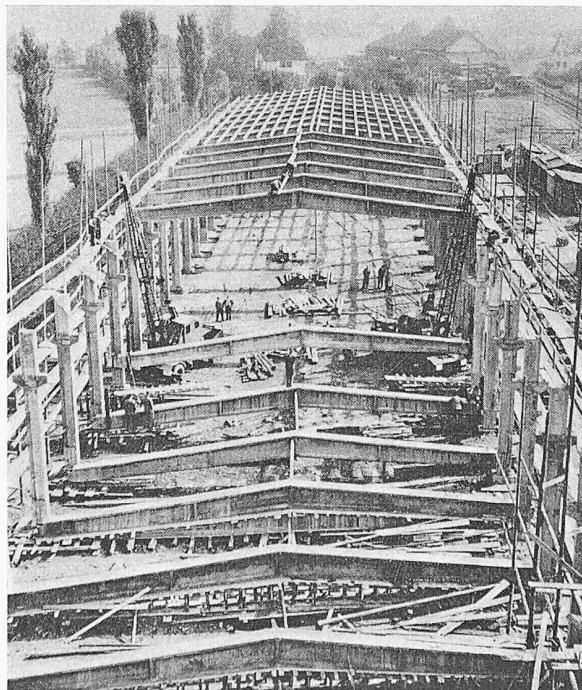
*Hallenbauten für das Stahlwerk der Ferrowohlen AG., in Wohlen* (Bilder 8 und 9). Bei der Walzwerkshalle von  $180 \times 20 \times 9$  m (Bild 8) wurden die Stützen an Ort und Stelle betoniert und die Binder von rd. 13 t Gewicht mit zwei Fahrkranen montiert; die Leistung betrug zwölf Binder pro Tag. Die Binder haben Doppel-T-Querschnitt und sind nach System BBRV vorgespannt. Der Binderabstand von 5,50 m ist mit vorgefertigten Eisenbetonpfetten und Welleternit überdeckt. Die Stahlwerkshalle mit  $72 \times 20 \times 14$  m (Bild 9) ist grundsätzlich gleich konstruiert, doch wurden hier die rd. 14 m hohen Stützen ebenfalls vorgefertigt. Das Versetzen der Binder erfolgte in sehr zweckmässiger Weise durch mobile Stützenverlängerungen in Stahlkonstruktion — ein typisches Beispiel, wie bei der Montagebauweise der Montagezustand wesentlich vom endgültigen Belastungszustand abweichen kann. Die Flaschenzüge für das Hochziehen der Eisenbetonbinder waren an den genannten Stützenverlängerungen aufgehängt, wodurch es möglich wurde, die 13 t schweren Stücke mit einem Baukran von  $2\frac{1}{2}$  t Tragkraft aufzuziehen (Bild 9). Pro Tag hat man sieben Binder versetzt. Projekt: Ing.-Büro A. & W. Ruprecht, Neuenhof/AG; Unternehmer: F. Bünzli, Zürich, und Käppeli Söhne und Hollenweger, Wohlen; Vorspannarbeiten: Stahlton AG.

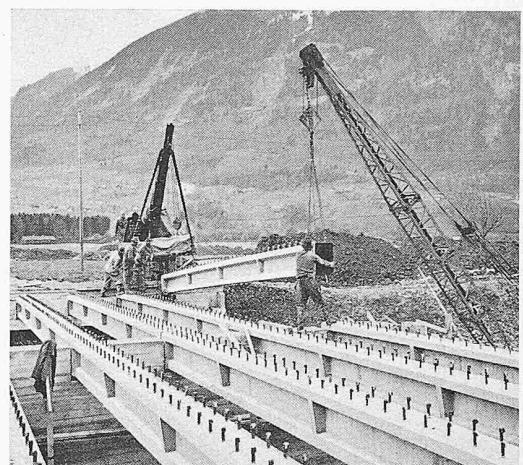
*Die Strassenbrücke über einen Kanal* (Bilder 10 und 11) wurde vollständig (Träger und Platten) im Werk hergestellt und auf die vorbereiteten Widerlager versetzt. Die Träger haben 12 m Spannweite und sind vorgespannt, die Fahrbahnplatten bestehen aus vorgefertigtem Eisenbeton und sind mit

Bilder 8 und 9  
(rechts). Walzwerkshalle und  
Stahlwerkshalle  
der Ferrowohlen  
AG.

Photos:  
J. Le Foulon,  
Genève  
Gabell AG.,  
Thalwil  
O. Pfeifer, Luzern  
Tober, Wohlen

Bilder 3 und 4  
(links). Lagerhalle  
der Baustofffabrik  
Hunziker AG in  
Brugg





Bilder 10 und 11. Vorfabrizierte Strassenbrücke für militärische Zwecke. Träger und Fahrbahnplatten können nach allfälliger Beschädigung ausgewechselt werden

Flacheisen mit den Trägern verdübelt. Mit den gleichen Elementen wurden eine gerade und eine schiefe Brücke gebaut. Interessant ist die kurze Einbauzeit: 28 Fahrbahnträger von je 4,3 t wurden mit zwei Baggern und sechs Mann in neun Stunden verlegt; die 468 Fahrbahnplatten benötigten einen Fahrkran und vier Mann während 82 Stunden. Der Vorteil der Bauweise lag hier in der Wirtschaftlichkeit und Unabhängigkeit von jeglicher Spriessung, so dass nach Erstellung der Widerlager der Kanal sofort in Betrieb genommen werden konnte. Die Belastungsprobe vor und nach dem Ausgiessen der Verbindungen zwischen Platten und Trägern ergab ein einwandfreies Zusammenwirken entsprechend den Berechnungsannahmen. Projekt und Bauleitung: Ing. Max Greuter & Cie. und Verfasser; Ausführung der Elemente: Vobag AG, Zürich-Adliswil; Versetzarbeiten: J. Zumbühl, Bauunternehmung, Alpnach.

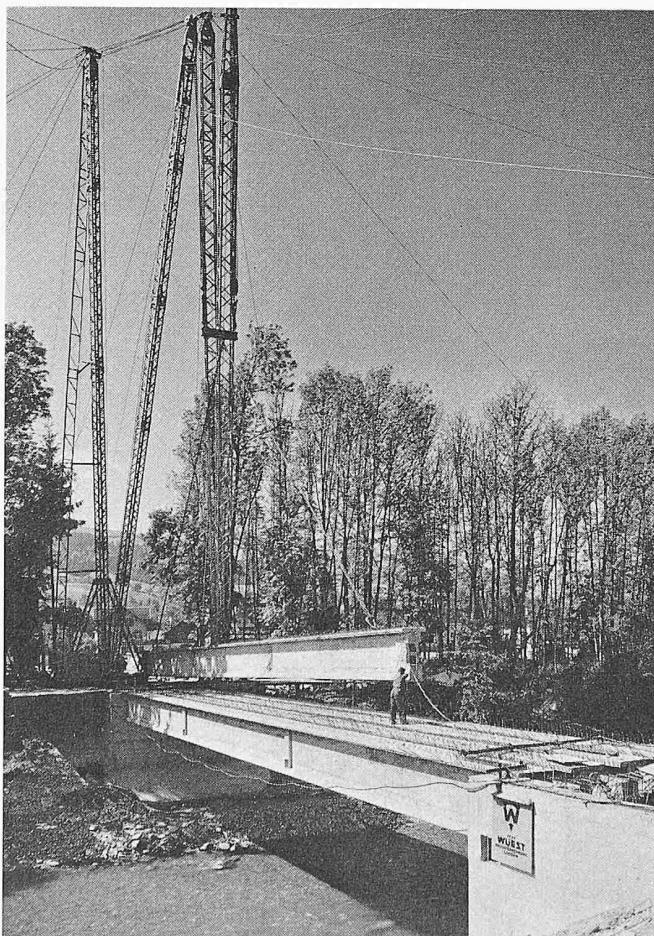


Bild 12. Hellbühlerbrücke über die Kleine Emme in Malters

*Strassenbrücke in Malters LU* (Bild 12). Diese Strassenbrücke besteht aus sechs, an Land vorfabrizierten Trägern von 150 cm Höhe und 29,56 m Länge. Die Träger wurden mit Derricks eingebaut und durch an Ort gegossene Querträger und Fahrbahnplatten verbunden. Die Vorspannkraft in Längsrichtung beträgt 1530 t, in Querrichtung 300 t. Projekt: Kant. Tiefbauamt Luzern; Unternehmer: Gebr. Wüest, Luzern; Vorspannarbeiten: Stahlton AG.

#### Vergleich der Bauweise in Ungarn und in der Schweiz

Beim Betrachten der ungarischen Lösungen fällt auf, dass einerseits das Prinzip der Vorfabrikation auch auf kleinere Elemente, wie Dach- und Wandplatten, angewendet wird, anderseits aber auch mit bedeutend grösseren und schwereren Bauteilen gearbeitet wird als bei uns. Die Grösse des Landes und das weitmaschigere Verkehrsnetz führten von der Herstellung im Werk zur Fabrikation auf der Baustelle selbst, wodurch auch grosse Elemente ausführbar werden. Sehr interessant ist die Herstellung ganzer Hallenbinder in stehender Schaltung (System Major) mit anschliessender Verschiebung in die definitive Stellung. Das Bestreben zur Gewichtverminderung führt zu häufiger Verwendung von Fachwerk-Stützen und -Trägern, während bei uns im allgemeinen die Tendenz zum vollwendigen Tragelement vorherrscht. Eine ähnliche Erscheinung ist auch im Stahlbau der letzten Jahrzehnte zu beobachten; sie dürfte neben wirtschaftlichen vor allem ästhetischen Überlegungen zuzuschreiben sein. Ueberhaupt kennzeichnet die ungarischen Ausführungen das Streben nach der billigsten Ausführung, während bei uns neben der Wirtschaftlichkeit auch auf Ästhetik Wert gelegt wird. Bei den Verbindungen wird auch in Ungarn die biegefeste Ausbildung angestrebt. Die Verschweissung der Armierungsstöße mit nachträglichem Ausbetonieren scheint häufig angewendet zu werden; bei uns dürfte sich diese Methode wegen der hohen Löhne kaum durchsetzen, abgesehen davon, dass sich nicht alle unsere Armierungsstäbe zum Schweißen eignen. Hingegen scheint die Verwendung von grossflächigen Wand- und Deckenplatten auch für schwizerische Verhältnisse zweckmäßig, vor allem für Flachdächer wegen des geringen Gewichtes und der günstigen verstiefenden Wirkung.

Adresse des Verfassers: Im Schilf 7, Zürich 7/44.

## BUCHBESPRECHUNGEN

Richtwerte zur Vorausberechnung der Wirtschaftlichkeit verschiedener Brennstoffe bei Warmwasser-Zentralheizungsanlagen. (VDI-Richtlinie 2067). 19 S., 5 Tafeln. Düsseldorf 1957, VDI-Verlag GmbH. Preis 6 DM.

Die vorliegenden Richtlinien geben eindeutige Anweisungen über den Rechnungsgang, die Bestimmung der einzelnen Berechnungsgrössen sowie im Anhang Tafeln mit den zur Rechnungsdurchführung erforderlichen Zahlenwerten. Sie ermöglichen so, die Wirtschaftlichkeit von Raumheizanlagen bei Verwendung verschiedener Brennstoffe (Koks, Kohle, Heizöl