

Dauerhafte Staubbekämpfung mit einfachen Mitteln

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses**

Band (Jahr): **7 (1934)**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727455>

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.

Von der Erkenntnis ausgehend, dass noch viele Jahre verstreichen dürften, bis Kantone und Bund das Programm für den Ausbau unserer Alpenstrassen durchführen können, hat die *Vialit*-Gesellschaft in Zürich, im Verein mit der *Cellulosefabrik Attisholz A.-G.* das von letzterer für Rechnung der ersteren fabrizierte Vialit A (eine reine Bitumen-Emulsion) auf eine Stufe gebracht, die es ermöglicht, das Vialit A in jedem beliebigen Verhältnis mit Wasser und noch vorteilhafter mit Sulfitablauge zu verdünnen.

Strassenbesprengungen mit einem Gemisch von Vialit A (50 %ige Bitumen-Emulsion) mit Sulfitablauge im Verhältnis von 1:2 ergaben geradezu überraschende Resultate in Solothurn, Köniz bei Bern, Thalwil, Horgen etc. Trotz dem gewiss geringen Auftrag von nur zirka 400 gr. Sulfit- und Vialitgemisch auf den Quadratmeter wurde durch die grosse Netzfähigkeit der Sulfitablauge eine Penetration erzielt mit der neuen Sprengvorrichtung von Attisholz, dass die betreffenden Strassen nun schon mehr als sechs Wochen nicht nur dem Trafik, sondern auch mehreren heftigen Gewitterregen standgehalten haben.

Eine solche Strassenstaubbekämpfung mit einem Gemisch von Sulfitablauge und Vialit der vorgenannten vier Alpenpässe würde allerdings ein Mehrfaches der Sulfit-Ablauge pro m² kosten und dabei eine regenfeste Staubbekämpfung erzielt, die je nach Beanspruchung der Strasse zwei bis drei Monate jede neue Staubbildung verhindern wird. Das Verfahren gestattet aber auch eine intensivere Behandlung, indem man z. B. zirka 1000 gr. Sulfit-Vialit per m² aufträgt, was allerdings das Absplittern mit 1—2 l Bruchsand per m² bedingt.

Die Behörden haben es daher vollständig in der Hand, mit jährlicher Aufwendung von 100—200,000 Franken die in- und ausländischen Besucher unserer schönen Alpen von der unerträglich gewordenen Strassenstaubplage zu befreien und damit wieder den früher gewohnten Strom von Fremden unserer notleidenden Hotel-Industrie zuzuführen und die fehlenden Hunderte von Millionen der Handelsbilanz, wenn nicht ganz, so doch annähernd auszugleichen.

Dauerhafte Staubbekämpfung mit einfachen Mitteln.

Ueberall da, wo aus irgend einem Grund ein eigentlicher Fahrbahnbelag noch nicht eingebaut werden kann, und die Strasse mit einer blossen wassergebundenen Schotterschicht ihren Zweck erfüllen muss, ergibt sich beim heutigen grossen Strassenverkehr die Notwendigkeit einer geeigneten Staubbekämpfung. Dies trifft insbesondere zu in Ortschaften und auf Strecken, die starken Touristenverkehr aufweisen.

Das Beste wäre, solche Strassenzüge wenigstens mit einer sogenannten Oberflächenbehandlung zu versehen (Teerung oder Behandlung mit den für diesen Zweck sehr geeigneten Bitumen-Emulsionen). Solche Oberflächenbehandlungen verhindern nämlich nicht nur die Staubbildung, sondern schützen auch die Strasse vor den zerstörenden Einflüssen des Verkehrs und der Witterung.

Nun ist aber die Ausführung solcher Oberflächenbehandlungen oft nicht möglich, indem entweder die hierfür notwendigen Mittel nicht zur Verfügung stehen, oder weil die Strassenoberfläche für die Aufbringung einer Teerung nicht in geeignetem Zustand ist.

In diesen Fällen kommen die eigentlichen Staubbekämpfungsmittel in Frage. Diese unterscheiden sich in solche, die je nach der Witterung mehrmals im Jahr aufgebracht werden müssen (z. B. nach jeder Regenperiode), um eine befriedigende Staubbekämpfung zu erzielen, und in solche, bei denen eine einmalige Anwendung im Frühjahr für den ganzen Sommer genügt.

Bei uns in der Schweiz werden beide Arten von Staubbekämpfungsmitteln verwendet. Da jedoch die Verwendung eines Staubbekämpfungsmittels der zweiten Art, wie z. B. des *Staubit* der Firma Adolf Schmidts Erben, Aktiengesellschaft in Bern, bei welchem eine einmalige Anwendung im Frühjahr genügt, eine ganze Reihe von Vorteilen bietet, und zwar sowohl für die die Staubbekämpfung ausübenden Organe wie für die Strassenbenutzer, so kann eine ständig steigende Verwendung dieser Art von Staubbekämpfungsmitteln festgestellt werden. Dadurch, dass einzelne dieser Produkte, wie z. B. das vorerwähnte, bituminöse Bestandteile enthalten, die im eigentlichen Fahrbahndeckenbau verwendet werden, ist die Haltbarkeit einer solchen Staubbekämpfung und ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber Witterungseinflüssen ermöglicht.

Nachdem also geeignete und bewährte Staubbekämpfungsmittel erhältlich sind, wäre es daher sehr zu begrüssen, wenn die Staubbekämpfung mit solchen Mitteln überall da aufgenommen würde, wo die Interessen der Strassenbenutzer und Anwohner und besonders die Interessen unseres

Überall

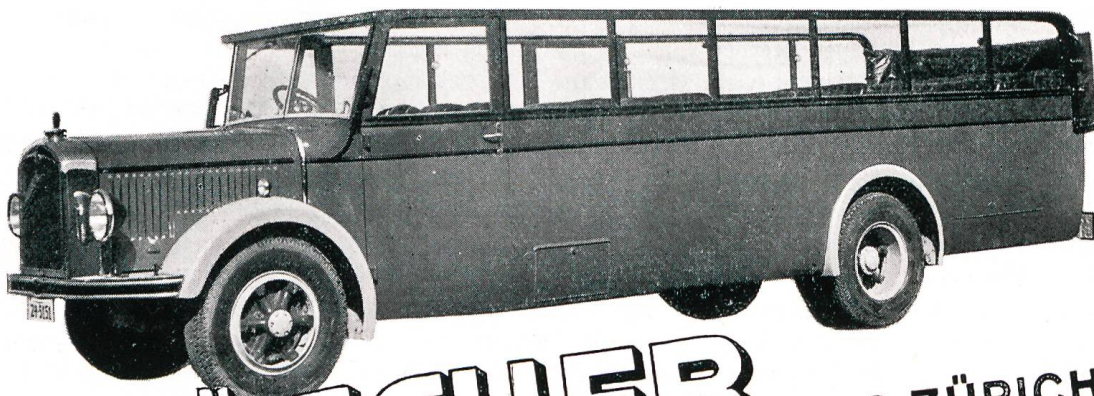
an Strassen und in Garagen
die zuverlässige Tankstelle

BREVO

BREVO A.-G. für Explosions- und Feuerschutz
Horgen - Zürich

CARROSSERIE

Unsere Leichtstahl - Carrosserie
zeichnet sich aus durch soliden Bau,
grossen Nutzraum, breite Fenster und
ein automatisch verschliessbares Verdeck



GEBR. TUSCHER & CO. ZÜRICH
Hardturmstr. 201, Tel. 36.647

Fremdenverkehrs es erfordern. Die Kosten einer solchen Staubbekämpfung sind sehr bescheiden, auch zahlen vielfach die Kantone und Gemeinden Beiträge daran. Da es sich bei den auf dem Markt befindlichen Staubbekämpfungsmitteln zudem in den meisten Fällen um Erzeugnisse der einheimischen Industrie handelt, ist deren vermehrte Verwendung nicht nur im Interesse der Strassenbenützer, sondern auch im Interesse unserer eigenen Industrie in der jetzigen Zeit umso mehr geboten.

Elektronmetall im Omnibus- und Lastwagenbau.

Lastwagen- und Omnibus-Konstrukteure sind eifrig bestrebt, die Eigengewichte der Wagen durch Verwendung von Leichtmetall nach Möglichkeit zu reduzieren.

In der Gruppe der Leichtmetalle ist *Elektronmetall* mit einem *spezifischen Gewicht von nur 1,8* gegenüber 2,65—3 bei Aluminium-Legierungen weitaus der leichteste bis heute bekannte metallische Werkstoff.

Ist der Konstrukteur durch Verwendung von Aluminium-Legierungen bereits bei einem Minimum an Gewicht angelangt, kann er durch den Uebergang auf Elektronmetall noch weitere erhebliche Gewichtserparnisse erzielen. Ist er aber, infolge zu geringer Querschnitte bei der Aluminiumkonstruktion bereits an der Grenze der Ermüdungsfestigkeit angelangt, so dass sich im Dauerbetrieb gelegentlich Brüche zeigen, ergibt sich ihm durch den Uebergang auf Elektron die Möglichkeit, die Querschnitte von Aluminiumteilen um 40 % zu verstärken, ohne damit das bisherige Gewicht zu überschreiten.

Elektronguss besitzt, wie aus nachstehender Aufstellung ersichtlich ist, gute Festigkeitseigenschaften.

	<i>Streckgrenze</i>	<i>Zugfestigkeit</i>	<i>Bruchdehnung</i>	<i>Dauerbiegefestigkeit</i>
	0,2 %			
	kg. mm ²	kg. mm ²	%	kg. mm ²
Leg AZG	10—12	16—20	3—6	7—8
Leg AZF	9	17—21	5—9	5,5—7,5

Elektronguss wird im Lastwagenbau von führenden europäischen Firmen bereits weitgehend verwendet.

Kurbelgehäuse, Oelwannen, Zylinderhauben, Getriebegehäuse, Hinterachsgehäuse, Räder etc. werden in diesem leichten Konstruktionsmetall ausgeführt.

In der Erkenntnis, dass auch im Aufbau, speziell bei grossen Omnibussen, noch viel totes Gewicht mitgeschleppt wird, sind fortschrittliche Karosseriebauer darauf übergegangen, Gerippe, Sitzbänke, Führersitze, Türen und Gepäckträger etc. aus Elektronmetall-Profilen und Röhren herzustellen.

Elektronmetall-Profile weisen folgende Festigkeiten auf:

	<i>Streckgrenze</i>	<i>Zugfestigkeit</i>	<i>Bruchdehnung</i>	<i>Dauerbiegefestigkeit</i>
	kg mm ²	kg mm ²	%	kg mm ²
Leg AZM	20—22	28—32	11—16	13
Leg AZMQ	21—23	29—33	10—16	14—15

Elektronmetall ist autogen schweisssbar. Profilmaterial ist warm verformbar *ohne Festigkeitsabfall* in den erwärmten Stellen, wie dies bei den vergüteten Aluminium-Legierungen der Fall ist. Einen weiteren Vorteil besitzt dieses vorzügliche Leichtmetall in seiner überaus leichten Bearbeitbarkeit.

Elektronmetall, das leichteste aller Nutzmehalle, hat sich Dank seiner vorerwähnten Vorteile im Last- und Omnibusbau ein sicheres Anwendungsgebiet erworben und ist in ständigem Vordringen begriffen.