

Schweizer Beton Strassen

Autor(en): **Gubler, T.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **5 (1929)**

Heft 46

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-833500>

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.

Schweizer Beton Strassen

VON DR. TH. GUBLER

Betonstraße Langwiesen-Wagenhausen (Kt. Thurgau). Teilstück der fertigen Straße beim Kloster Paradies in Richtung Station Schlatt gesehen



Zwischen Schaffhausen und Stein a. Rh. geschehen Dinge, die dem Straßenbauer vor einem Menschenalter spanisch vorgekommen wären. Sagen wir für spanisch besser: amerikanisch. Denn was da an Muldenkippern, Betonmischern, Aufzügen, Kleinbahnen, Kranen, Fahrdächern, Mischtrommeln, Laufbändern, Preßluftstampfern und sonstigen Maschinen Hunderte von fleißigen Händen bedienen, stammt in der Idee und technischen Vollendung letzten Endes aus den Vereinigten Staaten, die 1892 die ersten Versuche mit Zementstraßen machten und in den letzten 10 Jahren nahezu 2½ Milliarden Dollars für die Anlage von Betonstraßen ausgegeben haben. Wenn sie in den letzten 3 Jahren ihr Betonstraßennetz in runden Zahlen um je ein Drittel des bisherigen Bestandes vergrößerten, wenn gegen 50 Prozent der Bundeszuschüsse bis jetzt für Betonstraßen verwendet wurden und heute mehr als die Hälfte der mit Bundeszuschuß gebauten amerikanischen Straßen Betondecke aufweist, so haben aus diesen Erfahrungen des automobilreichsten Landes der Welt auch die europäischen Staaten nach und nach die Konsequenzen gezogen, mit großer Zurückhaltung freilich der bedächtige Schweizer, der bei Neuerungen am liebsten eine hundertprozentige Garantie haben möchte.

Ein Gutes liegt in dieser Bedächtigkeit: andere haben das Versuchskarnickel gemacht. Heute hat die Betonstraße ihre Kinderkrankheiten hinter sich; es

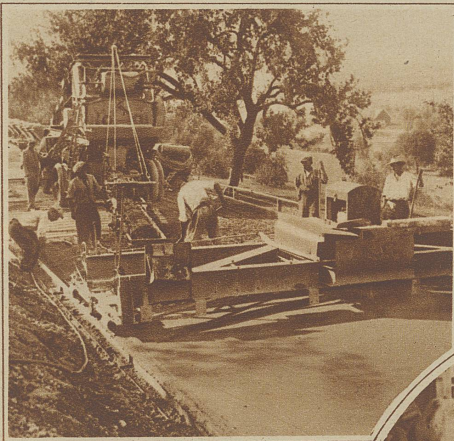
wird nicht mehr aus dem Gefühl heraus gemischt und konstruiert, sondern nach wissenschaftlichem Rezept und vieljähriger Erfahrung mit maschineller

Präzision, bei der weitgehend sogar Fehler der menschlichen Hand automatisch ausgeschaltet werden.

Was dabei herauskommt, stellt für die Anforderungen des modernen Verkehrs bis jetzt die ideale

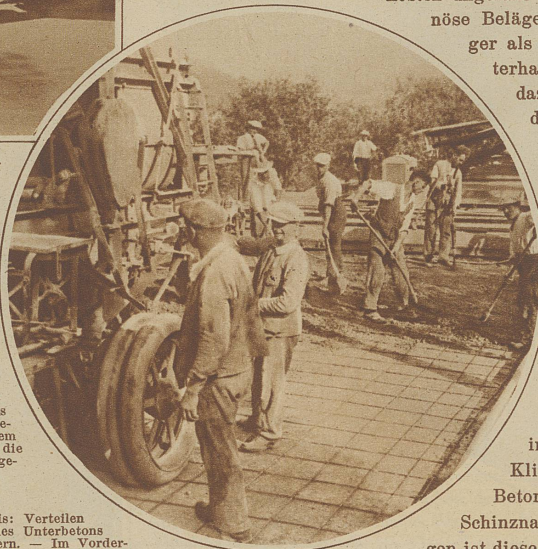
Straße dar. Es gibt andere, absolut glatte und staubfreie Straßenbeläge. Aber keiner verbürgt die Verkehrssicherheit der Betonstraße. Die angeraute Betonfläche ist an «Griffigkeit» unübertroffen und bietet so starke Adhäsion, daß der Automobilist auch bei nasser Straße mit verschränkten Armen die richtig eingestellte Vierradbremse brutal betätigen lassen könnte, ohne auch nur einen Zoll ins Schleudern zu geraten, wobei überdies der Umstand mitspielt, daß das Querprofil beim Beton fast gar keine Neigung aufweisen muß. Im Gegensatz ferner zu den glättesten der andern modernen Beläge «frißt» die Betonstraße viel weniger Licht und läßt bei Nacht die Silhouetten der Radfahrer und Fußgänger viel besser erkennen. Dabei sind die Anlage-

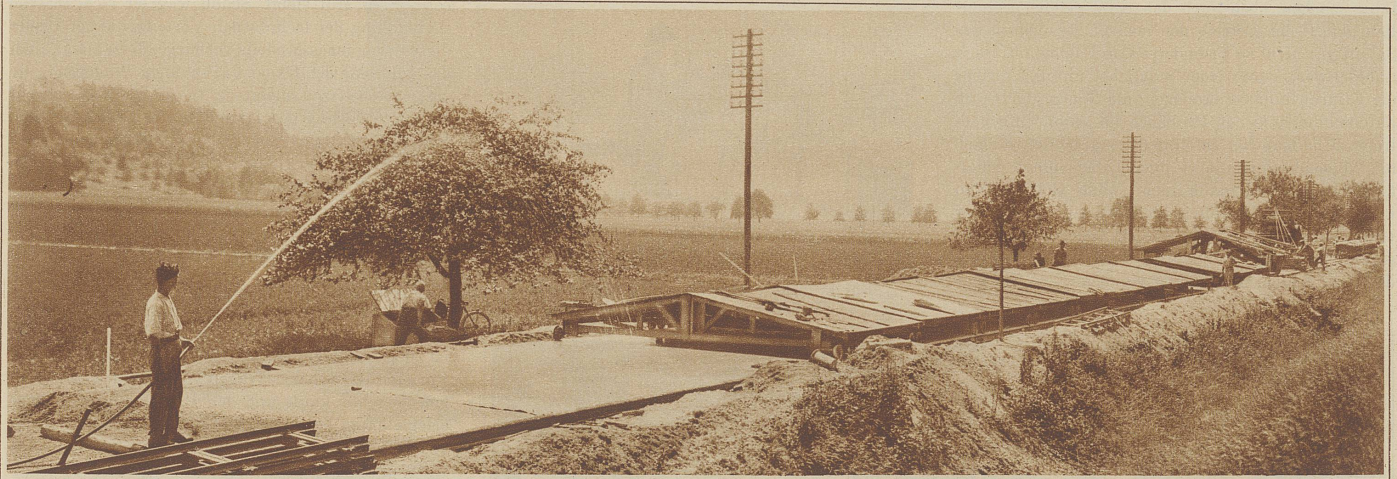
kosten ungefähr gleich hoch wie für bituminöse Beläge und auch erheblich geringer als beim Kleinpflaster, die Unterhaltskosten fast gleich null, und dazu kommt, daß das verwendete Material (mit Ausnahme der Eisenarmierung und der zur Zementherstellung verwendeten Kohle) vollständig einheimischer Provenienz ist. — Der ein Jahrhundertkuriosum bildende Winter 1928/29, gefolgt von einem abnorm heißen Sommer 1929, hat schließlich auch die letzten Bedenken betreffend die Haltbarkeit in unserm wechselreichen Klima zerstreut. Nach kürzeren Betonstraßen bei Pratteln, sowie Schinznach, Genf, Arbon und Thayngen ist dieses Jahr nun auch der Kanton



Einbau der Ober-schicht auf der Straße Schaffhausen-Stein a. Rh. Im Gegensatz zur Unterschicht, die mit Preßluftstampfern gedichtet wird, erfolgt die Bearbeitung des Oberbetons mittelst einer Spezialmaschine, dem Straßenfertiger, welche den Beton profilgerecht abzieht, ihn stampft und glättet. Von der als Automobil fahrbaren Betoniermaschine (links im Bilde) wird der Beton auf schwenkbarem Transportband an die Verwendungsstelle gebracht

Bild rechts im Kreis: Verteilen und Einstampfen des Unterbetons mit Preßluftstampfern. — Im Vordergrund sieht man die Rundeseisenarmierung





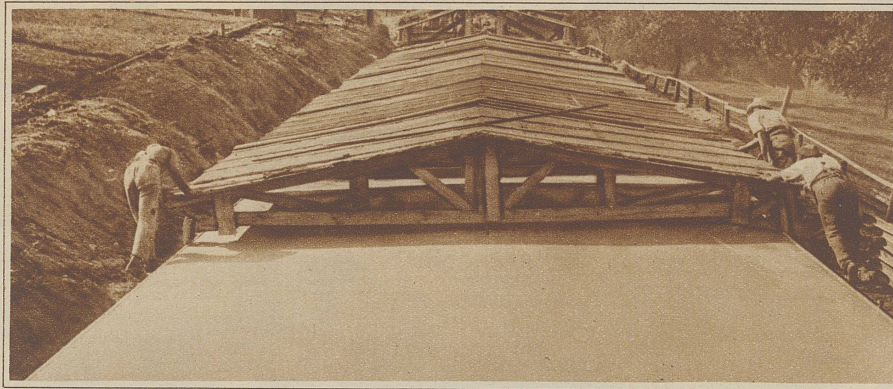
Nässen des angehärteten Betons. Während 14 Tagen kommt auf die fertige Straße eine 5 cm dicke Sandschicht, die, um ein zu rasches Erhärten des Betons zu vermeiden, feucht gehalten wird

Thurgau in vorbildlicher Weise zum Betonstraßenbau übergegangen: 15,5 Kilometer, wovon 11,5 Kilometer auf die thurgauische Strecke zwischen Schaffhausen und Stein entfallen, von der unsere Bildaufnahmen stammen. — Für dieses 65 000 m² umfassende Stück, das Mitte November dem Verkehr übergeben wird, brauchte es 320 Waggons Portlandzement, 190 Tonnen Rundeisen und 13 100 m³ Zuschlagstoffe (Kies, Sand und Hartsplitt). Die Unterschicht weist in der Straßenmitte eine Stärke von 6 cm, am Rande von 14 cm mit dem Mischungsverhältnis von 1:6 auf, die Oberschicht von 1:3,5. 3 cm von der Betonunterkante wird ein Netz von 5mm starken Rundeisen im

Gewicht von 3 kg pro m² verlegt. Die in Umschlag-silos zusammengesetzten Betonmaterialien werden in einer Betoniermaschine mit Zement vermischt und auf die Baustelle verteilt, die Unterschicht mit Preßluftstampfern zusammengetrieben und dann die

Oberschicht durch einen Betonstraßenfertiger profilgerecht abgestrichen, gestampft und geglättet. Fahrbare Schutzdächer schützen die Fläche vor der direkten Einwirkung von Sonne und Regen, und eine am folgenden Tage aufgetragene Sandschicht

von 5 cm, die 14 Tage lang ständig feucht erhalten wird, verhindert zu rasches Erhärten. Kurz, es ist das Bild, wie man es bis dahin wohl nur in Zeitschriften vom amerikanischen Straßenbau zu sehen bekam. Wer an Ort und Stelle dem Hexenwerk von Maschinen und Menschen beigewohnt, bricht in den Leibspruch des passionierten Faulenzers aus: «Stundenlang könnte man so zusehen!»



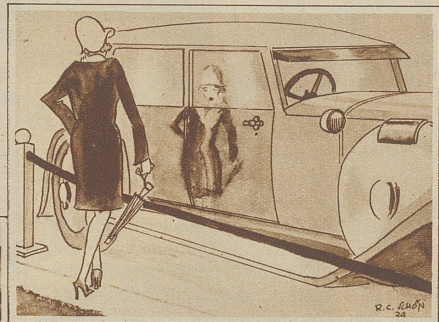
Fahrbare Schutzdächer halten Sonne und Regen vom frischen Beton ab

AUTO-SALON

GLOSSEN VON F. K.

Jedermann fühlt einmal den Drang in sich, einen Auto-Salon zu besuchen. Meistens gehorcht er aber dabei mehr der Not, als dem eigenen Trieb, weil zu den Dingen, die den Menschen heute gesellschafts-

Worauf es ankommt: daß die junge Dame sich im Lack der Limousine spiegeln kann



Hochbetrieb an der diesjährigen Olympia-Schau in London