Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 5 (1929)
Heft: 46

Artikel: Schweizer Beton Strassen
Autor: Gubler, T.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-833500

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: 11.07.2025

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

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 Anlegung 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 automobildichtesten 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.

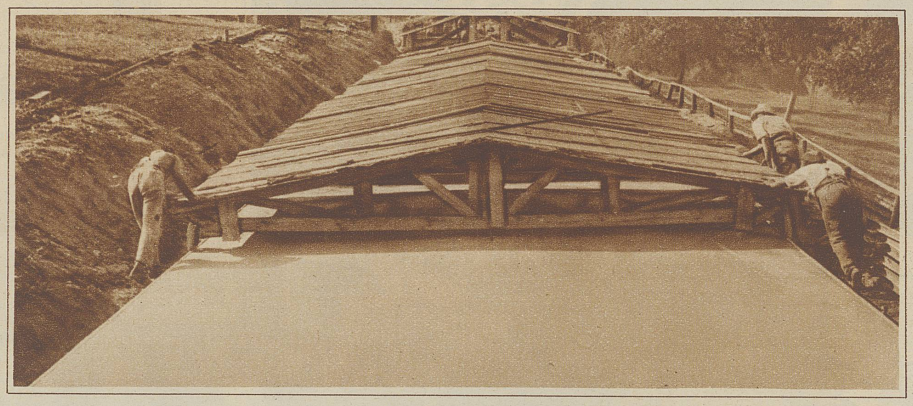
Einbau der Oberschicht auf der Straße Schaffhausen-Stein a. Rh. Im Gegensatz zur Unterschicht, die mit Preßluftstampfern gedichtet wird, erfolgt die Bearbeitung des Oberbetons mittelst einer Spezialmaschine, dem Straßenfertiger, welche den Beton profilgerecht abzieht, ihn stampft und glättet. Von der 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 Rundeisenarmierung

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 angerauhte 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 Anlagekosten ungefähr gleich hoch wie für bituminöse Beläge und auch erheblich geringer als beim Kleinpflaster, die Unterhaltkosten 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

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 8 mm starken Rundeisen im Gewicht von 3 kg pro m² verlegt. Die in Umschlagsilos 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!»

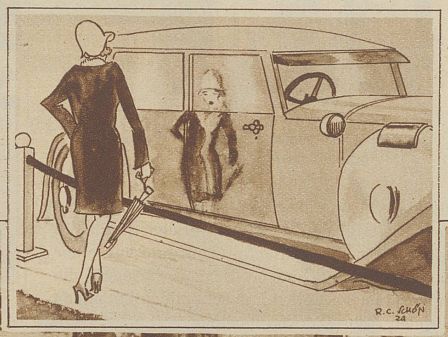


Fahrbare Schutzdächer halten Sonne und Regen vom frischen Beton ab

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