

**Zeitschrift:** Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses  
**Herausgeber:** Verband Schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer  
**Band:** 6 (1932)

**Artikel:** Der Waltherbelag  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-727443>

#### **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:** 23.01.2026

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



## Der Waltherbelag.

Als Autofahrer konstatierten wir auf einigen bernischen Strassen eine hervorragend günstige Beschaffenheit der Strassenfläche, so in der Gegend von Zäziwil-Grosshöchstetten, auf der Bern-Murtenstrasse von Bethlehem bis in die Nähe von Frauenkappelen und westlich der grossen Kurve bei Heggidorn bis Mühleberg, auf der linksufrigen Thunerseestrasse von Spiez bis Interlaken und auf einigen Strecken der Strasse Interlaken-Meiringen.

Die betreffenden Strassenstücke fallen vorteilhaft auf durch eine tadellos saubere und doch griffige Oberfläche, auf der man jederzeit angenehm und sicher fährt. Die Strasse von Spiez nach Interlaken darf punkto Beschaffenheit des Strassenbelages als eine der schönsten und fahrsichersten Strecken der Schweiz angesprochen werden.

Diese Feststellungen haben uns veranlasst, uns näher über die Sache zu erkundigen und wir erhalten von fachmännischer Seite folgenden Aufschluss:

Die dem Automobilfahrer vorteilhaft auffallenden Strecken sind nach einem Verfahren des Herrn Kreisoberingenieur Walther in Thun erbaut worden. Der «Walther»-Belag kombiniert in vorteilhafter Weise die Vorzüge einer wassergebundenen Makadamstrasse mit denjenigen eines Aeberlimakadambelages, unter Vermeidung deren Nachteile.

Es ist ein mehrschichtiger Belag von in der Regel 10 cm totaler Fertigstärke, bei dem roher Brechschotter («Makadam») und im Mischverfahren mit Teer (eventl. mit ein wenig Bitumenzusatz) als Bindemittel präparierter Brechschotter («Teermakadam») wechselweise in Schichten verschiedener Stärke und Körnung, und zwar mit nach oben abnehmender Schichtstärke und Korngrösse kalt aufgebracht und durch stufenweise Walzung miteinander verbunden werden. Dabei kommen mindestens zwei Schichten rohen Schotters verschiedener Grösse und Menge und mindestens zwei Schichten Teermakadam verschiedener Körnung und Quantität zur Anwendung, wobei ferner die unterste Schicht eine Brechschotterschicht grösster Körnung ist.

Diese unterste Grobschotterschicht wird auf dem Strassenkörper mit Wasserbindung festgewalzt, jedoch nur soweit eingeschlemmt, dass die Fugen an der Oberfläche offen bleiben. Hierauf wird eine erste Lage Teermakadam-Grobkorn aufgebracht und gleichmässig ausgebreitet. Auf diese Teermakadamlage wird eine zweite Brechschotterschicht kleinerer Körnung in bestimmten Proportionen aufgetragen und alsdann werden diese beiden Schichten zusammen mit der Walze leicht angedrückt. Hierauf wird noch mindestens eine Lage Teermakadam kleinerer Körnung aufgebracht und das Ganze gleichmässig abgewalzt und sodann mit sauberem Brechsand abgestreut. Die so erstellte Strassendecke erhält später (d. h. erst nach mehreren Wochen, bei im Herbst eingebauten Belägen unter Umständen sogar erst im kommenden Frühjahr) eine Oberflächenbehandlung mit einer Teerbitumenmischung und Hartsplitter.

Das von Herrn Walther geschaffene Verfahren (das beiläufig bemerkt mehrfach durch Patente geschützt ist) gewährleistet eine haltbare Verbindung der am Aufbau beteiligten Elemente unter sich und der Belagdecke mit dem Untergrund, wobei als besonderer Vorteil noch zu vermerken ist, dass mit dem Einbau der Grobschotterschicht Niveauausgleiche und Untergrundverstärkungen bequem und mit geringsten Kosten vorgenommen werden können. Im Gegensatz zum Aeberlimakadam ist der Belag sofort tragfähig und kann ohne Unterbrechung des Verkehrs ausgeführt werden. Schiebungen treten nicht auf. Der Einbau kann bei jeder Witterung erfolgen, ausgenommen wenn die Temperatur zu niedrig ist, weil dann das Aufbringen des Teermakadams erschwert und die Bindefähigkeit desselben beeinträchtigt wird. Schöne Witterung ist einzig bedingt für die Ausführung der Oberflächenbehandlung.

Der Waltherbelag wurde in grösserem Umfange erstmals im Jahre 1926 eingebaut auf der Strecke Spiez-Leissigen der linksufrigen Thunerseestrasse. Laut den Statistiken sind seither in der Schweiz allein über 600,000 m<sup>2</sup> eingebaut worden und auch im Ausland





hat der Waltherbelag gute Aufnahme gefunden (ca. 200,000 m<sup>2</sup> bis 1931). Die Gestehungskosten sind im Verhältnis zum erzielten Effekt bescheidene und in der Wirtschaftlichkeitsrechnung stellt sich dieser Belag sehr günstig, da er von langer Lebensdauer ist und der Unterhalt nur ganz minimale Kosten verursacht. Auf der im Frühjahr 1926 eingebauten vorerwähnten Strecke Spiez-Lessigen ist eine erste Nachbehandlung der Oberfläche vorsorglich im Sommer 1931 gemacht worden, obwohl dies im Vergleich zu nachbehandelten Oberflächen anderer Beläge noch lange nicht nötig gewesen wäre. Bei den strengen Wintern der letzten Jahre, die an verschiedenen Belägen gewaltige Schäden anrichteten, hat der Waltherbelag weitaus am besten abgeschnitten. Bemerkenswert ist sodann noch, dass der Waltherbelag sich auch in Steigungen bis zu 10 % anstandslos bewährt hat. Es sei diesbezüglich auf die Steilpartien im Dorfe Faulensee, in Lauterbrunnen und in der Stadt Lausanne besonders hingewiesen. In volkswirtschaftlicher Hinsicht stellt sich der Waltherbelag recht günstig, indem der Anteil an Material, das vom Ausland beschafft werden muss, höchstens 10 bis 12 Rp. per Quadratmeter ausmacht.

Die beigefügten Bilder zeigen:

- S. 81 auf der Strasse Spiez-Interlaken.
- S. 82 links: zwischen Mühleberg und Heggidorn und rechts: bei Oberried am Brienzersee (verschiedene Einbauphasen deutlich erkennbar).
- S. 83 links: im Dorf Kandersteg und rechts: im Dorf Lauterbrunnen.



