

Zeitschrift: Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses
Herausgeber: Verband Schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer
Band: 7 (1934)

Artikel: Die Stellung der Steinpflästerung im heutigen Strassenverkehr und die Beschaffung des schweizerischen Pflastersteinbedarfs
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-727453>

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: 02.10.2025

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

Die Typen L—1 und L—1 k für 1 ½ Tonnen Tragkraft sind so konstruiert, dass sie unter Ausnützung der vollen Nutzlast auch in denjenigen Gebirgskantonen Verwendung finden können, die für Lastwagen eine Gewichtsgrenze von 3500 kg vorschreiben.

Sodann wurden *grosse Strassentraktoren* entwickelt, die nach Wunsch mit 4 oder 6 Zylinder Rohölmotoren geliefert werden. Sie wiegen 4000 kg, so dass es möglich ist, auf einem Anhänger 8000 kg Nutzlast zu befördern. Diese Traktoren erreichen eine Fahrgeschwindigkeit von 40 km pro Stunde und eignen sich daher vorzüglich zur Verwendung auf grosse Distanzen. Bei einem Radstand von 3010 mm beträgt der Lenkradius 5,2 m. Die Zugkraft am Haken ist 1570 kg. Die neue, gleichartige Bereifung 9.00—20" Ballon auf allen vier Rädern ist eine Neuerung und ermöglicht bequemen Ersatz. Die vierfache Flachfederung des Chassis, in Verbindung mit der Ballonbereifung, verbürgt stossfreies Fahren. Auf Verlangen wird für Strassenbau-Arbeiten, bei denen die Anhänger gekippt werden müssen, eine Ölpumpe montiert mit Regelventil und Bedienung vom Führersitz aus. Auch eine Vacuum-Einrichtung zum Betätigen der Anhängerbremsen steht zur Verfügung. Ausserdem ist die Möglichkeit vorhanden, ein Spill einzubauen und anzutreiben. Am Traktor ist eine sehr kräftig wirkende hydraulische Vierradbremse und eine mechanische Handbremse angebracht. Eine elegante, zweitürige Führerkabine mit Rückspiegel, Scheibenreiniger und Winker vervollständigt den BERNA-Traktor zu einem modernen, erstklassigen Fahrzeug, das bis heute auf dem schweizerischen und ausländischen Markt gefehlt hat.

Ausser den beschriebenen Typen umfasst das BERNA-Fabrikationsprogramm:

3—4 Tonnen Wagen mit 4 Zylinder-Benzin- oder Dieselmotoren,
5—6 Tonnen Wagen mit 4 oder 6 Zylinder-Benzin- oder 6 Zylinder-Dieselmotoren,
7—8 Tonnen Dreiaxserwagen mit 4 oder 6 Zylinder-Benzin- oder 6 Zylinder-Dieselmotoren,
Niederrahmenchassis für Car Alpins oder Omnibusse für 18—30 Plätze,
Niederrahmenchassis für Car Alpins oder Omnibusse für 40—70 Plätze.

Die Wagen eignen sich vorzüglich als Kippwagen oder können auch mit Aufbauten als Krankenwagen, Feuerlöschpumpen, Polizei-Mannschaftswagen, Kehrriechwagen, Militärfahrzeuge, Tank- und Sprengwagen etc. verwendet werden.

Die Stellung der Steinpflasterung im heutigen Strassenverkehr und die Beschaffung des schweizerischen Pflastersteinbedarfs.

Das *Steinpflaster*, sei es als Flussgerölle, aus zerschlagenen Felsplatten oder mit aus Fels gehauenen Formsteinen errichtet worden, hat im Strassenbau von jeher eine bedeutende Rolle gespielt und war zu gewissen Zeiten überhaupt das einzige Mittel zur Herstellung widerstandsfähiger Strassendecken. Die Neuzeit hat uns eine ganze Menge von Strassenbelägen aus anderen Materialien gebracht, die aus verschiedenen Gründen vielfach vorgezogen werden. Trotz dieser Tatsache ist die Steinpflasterung ein wichtiger Faktor im Strassenbau geblieben, ja sie ist oft der einzige Belag der imstande ist, der Gesamtheit der Anforderungen befriedigend zu entsprechen. Unter den heutigen Verhältnissen kommt selbstredend nur noch ein aus geeignetem Gestein hergerichtetes, form- und massgerechtes Pflastermaterial in Betracht und für die Pflasterung selbst verdient das sogenannte Kleinstein-Bogenpflaster den Vorzug. Nach dem Urteil kompetenter Behörden hat sich Kleinpflaster bei Strassen mit schwerem Verkehr als wirtschaftliche Strassenbefestigung vorzüglich bewährt. Es genügt allen Anforderungen des Verkehrs, der Witterung und der Hygiene. Auch soziale Gründe sprechen für dessen Verwendung, da die Kosten in der Hauptsache aus Arbeitslöhnen bestehen. In der Tat beträgt der Lohnanteil rund 70 Prozent der Gesamtaufwendung.

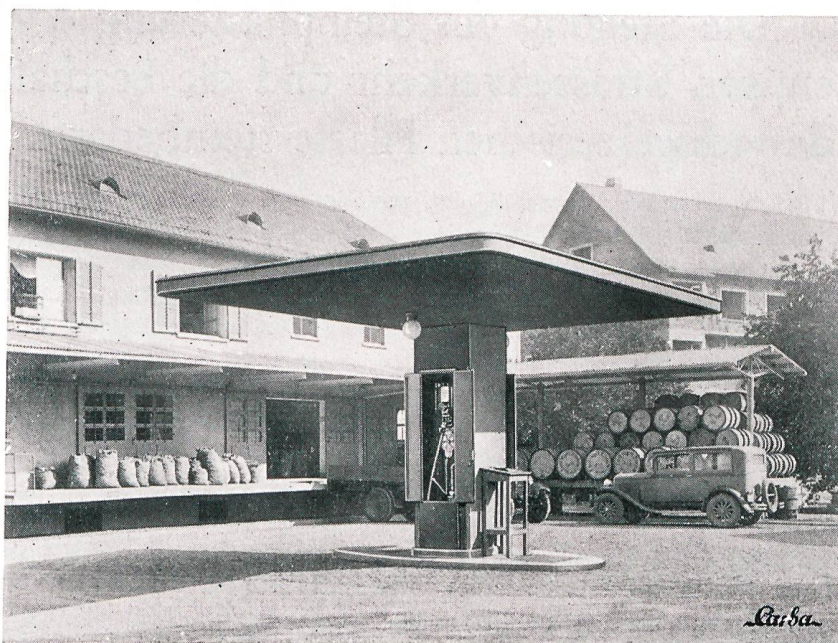
Leider ist die *Schweiz* verhältnismässig arm an qualifiziertem Gestein, das zur Herrichtung von Pflastersteinen geeignet und dessen Abbau unter wirtschaftlich zulässigen Bedingungen möglich ist. Dieser Umstand hat mitunter zur Verwendung minderwertigen Gesteins verleitet, wodurch naturgemäss das gute einheimische Material diskreditiert und die Einfuhr ausländischer Pflastersteine begünstigt wurde, deren Wert in die Millionen jährlich gegangen ist. Es existieren aber in der Schweiz einige Steinbrüche, die ein wirkliches Qualitätsmaterial liefern können. Der zurzeit bedeutendste davon ist der Bruch am Guber ob Alpnach, bis vor kurzem von der Schweiz. Strassenbau-Unterneh-

Tatsachen sprechen

Die Mehrzahl der Alpenwagen und Omnibusse der Schweiz fahren heute mit **Aseol**-Schmiermitteln. Dort, wo es auf unbedingte Zuverlässigkeit ankommt, wählt der Fachmann **Aseol**.

ADOLF SCHMIDS ERBEN

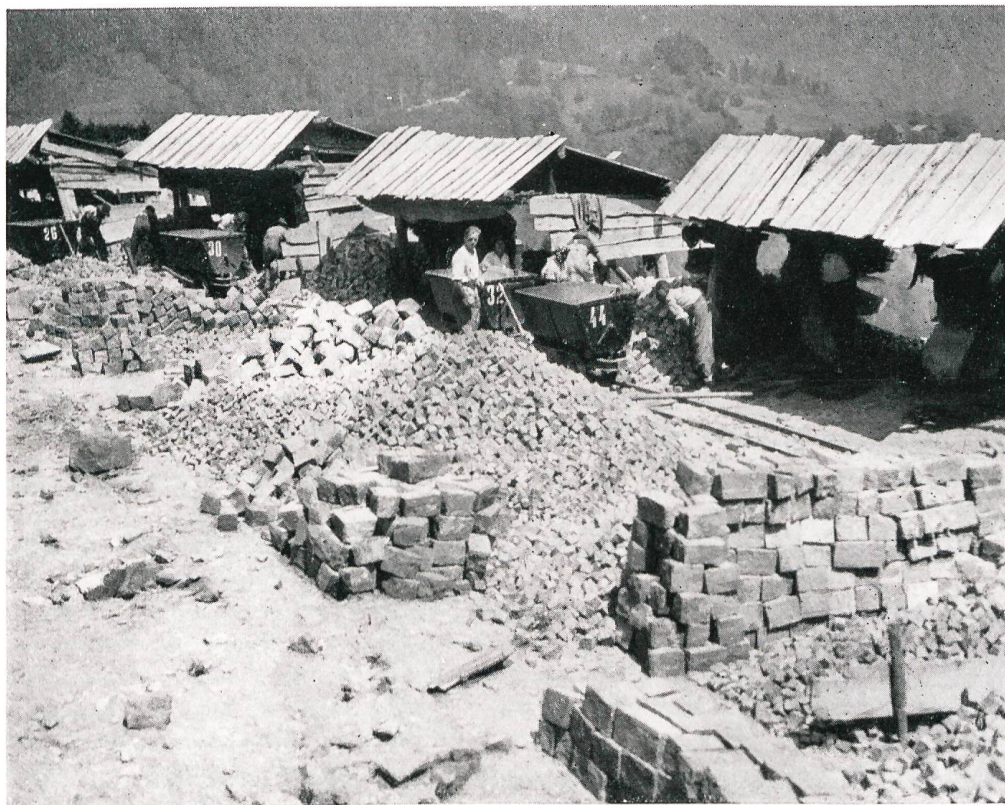
Aktiengesellschaft **BERN** Telephon 27.844



A. G. CARBA S. A.
Bern ~ Zürich ~ Basel ~ Lausanne

Spezialfabrik für Tankanlagen und neuzeitliche Einrichtungen für Garagen und Service-Stationen

mung Stuaq betrieben. Diese Firma hat zur Klarstellung sämtlicher Zusammenhänge das Gubermaterial nach allen in Betracht kommenden Gesichtspunkten eingehend prüfen lassen. In einer illustrierten Broschüre, betitelt der « Guberpflasterstein », wird über diese Untersuchungen berichtet und anhand ausführlicher Daten der Nachweis geleistet, dass aus dem Guberstein ein ganz erstklassiges Pflastermaterial hergestellt werden kann, das den Vergleich mit dem eingeführten ausländischen Material sehr gut besteht. Das Gesagte gilt selbstverständlich auch für gleichwertiges Material anderweitiger Vorkommen. Es ist deshalb in volkswirtschaftlichem Interesse zu wünschen, dass das qualifizierte Pflastersteinmaterial schweizerischer Provenienz fürderhin überall die ihm gebührende Berücksichtigung finde.



Die Staubbekämpfung der „Schweizer Alpenstrassen“.

Eine rationelle Lösung zur Verhütung der Abwanderung des Touristen-Verkehrs von unseren «Schweizer Alpenstrassen» ist nur möglich durch die seit Jahren in der ganzen Schweiz wohlbekannteste Strassenstaubbekämpfung mit Sulfitablauge der *Cellulosefabrik Attisholz A.-G.*, in Attisholz bei Solothurn.

Die verlustlose Besprengung der Strassen in den Steigungen, wie im Gefälle mit diesem dünnflüssigen Bindemittel ist Tatsache geworden durch die Verwendung der neuen Sprengwagen von Attisholz, welche die Sulfitablauge mit solchem Druck und solch feiner Zerstäubung auf die Strasse bringen, dass dieselbe sofort absorbiert wird und nicht wegfließt.

Eine solche Besprengung verhindert die Staubbildung während zirka drei Wochen und schützt somit auch die Strasse vor Abnützung während dieser Zeit.

Attisholz kann nach den gegebenen Unterlagen im Tag 30—40 km Strasse auf 5 Meter Breite mit Sulfitablauge besprengen und würde z. B. die Besprengung der Grimsel-, Furka-, des Gotthard- und des Oberalppasses mit total 131 km nur 1—2 Cts. pro m² kosten, wenn die Arbeit in einem Zuge durchgeführt werden kann. Von diesem Betrage entfallen 2/7 auf Bahntransporte und rund 3/7 auf die Lastwagen.

Die Strassenstaubbekämpfung mit Sulfitablauge steht daher in Bezug auf deren Kosten unerreicherbar da.