

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 25 (1909)

Heft: 7

Artikel: Strassenteerung

Autor: J.M.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-582922>

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: 22.01.2026

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

Straßenteerung.

(Korr.)

Zur Bekämpfung des Straßenstaubes haben sich diverse Gesellschaften gebildet. Diese Fachleute unterziehen alle bis jetzt eingeschlagenen Methoden einer näheren Prüfung. Die erzielten Resultate können jedoch als nicht befriedigend bezeichnet werden. Die Fehler liegen größtenteils in der mangelhaften Ausführung. Die Benutzung der Straßen durch die Automobile besonders erfordert wegen deren saugenden Wirkung auf den Straßenkörper ganz andere und widerstandsfähigere Bindemittel als die zurzeit gebräuchlichen. Als das beste derselben gilt unstreitig der Teer, der in verschiedener Art zur Verwendung gebracht wird. Es wurde (z. B. auch in St. Gallen) die Decklage der Trottoirs und Straßen mit Teer getränkt.

Eine andere Methode ist folgende: Der zu verwendende Schotter wird getrocknet, resp. erhitzt und dann in diesem Zustand in den heißen Teer geschüttet und gemischt, bis ersterer vollständig mit Teer umgeben ist. Dieses geteerte Material wird dann getrocknet und in diesem Zustand nun eingewalzt, jedoch ohne Wasserzusatz.

Diese letztere Methode hat sich teilweise am besten bewährt. An den diesbezüglichen Kongressen, beispielsweise dem letztjährigen in Paris, wurde besonders letztere Bauweise des Nähern besprochen, konnte jedoch noch nicht die volle Anerkennung finden.

Ich erlaube mir anmit an Hand verschiedener Versuche und Erfahrungen näher auf obige Methoden einzutreten. Bei solchen Versuchen wird die Hauptsache viel zu wenig berücksichtigt; dies ist die Vornahme dieser Arbeiten bei nur ganz ausgetrocknetem Straßenkörper und zwar aus folgenden Gründen: Die Widerstandsfähigkeit des Straßenkörpers vergrößert oder verringert sich je nach der Trockenheit desselben. Eine qualitativ schlechte Straße kann bei längerer trockener Witterung auch mit verhältnismäßig großen Lasten ohne den Körper schädigende Wirkung befahren werden, während in demselben im nassen Zustande durch verhältnismäßig kleine Lasten tief einschneidende Furchen entstehen und die Straße ruinieren. Werden nun auf mehr oder weniger nassem Straßenkörper obige Methoden der Beteerung oder beteerten Beschotterung angewendet, so wird die Wirkung dieselbe sein, d. h. die aufgebrachte Deckmasse wird durch das Nachgeben des Untergrundes vorzeitig ruiniert, während die gleiche Decklage auf vollständig aufgetrockneten Straßenkörper aufgebracht, von weitaus größerer Lebensdauer sein wird. Der nasse Straßenkörper unter einer beteerten Deckmasse wird sich auch nie austrocknen und ver härten können, da diese Deckmasse dies verhindert. Darum die mehr oder weniger günstigen Resultate dieser Methoden. Ein weiterer Fehler in der

Anwendung der Beteerung der Straßen und Trottoirs ist der, daß dieselbe einfach über dem bestehenden Straßenstaub vorgenommen wird. Ist letzterer nur in geringem Maß vorhanden, so wird sich die Teermasse mit demselben und dem Straßenkörper verbinden können, andernfalls bilden sich zwischen der Teerlage und letzterem Staubschichten, die diese Verbindung verhindern. Es sind daher oft auf beteerten Trottoirs größere Strecken, die sich ganz gut bewähren, während wieder Stellen vorkommen, auf denen sich die Teermasse infolge dieser Isolierung ganz ablöst, dem Wasser wieder Zufluß gewährt, das den Straßenkörper und die daraufliegende Teerdecke aufweicht und folglich ruiniert. Ich würde an Hand der genannten Gründe beispielsweise eine Beteerung der Trottoirs folgendermaßen vornehmen: In erster Linie ist diese Arbeit nur nach vollständiger Austrocknung des zu beteierenden Körpers vorzunehmen. Auch ist es von großem Vorteile, wenn die zu beteierende Fläche im Hochsommer, d. h. bei erwärmtem Straßenkörper vorgenommen wird. Der Teer wird sich mit demselben besser verbinden. Der Beteerung vorgängig soll immer das Objekt sauber von Staub und erdigem oder tonigem Material in trockenem Zustande mit Bürsten gereinigt werden. Als dann kann mit der Aufbringung der heißen Teermasse begonnen werden. Der Teer wird in die entstandenen kleinen Öffnungen eindringen und sich mit dem Straßenkörper derart verbinden, daß er wasserdicht und ohne eine dazwischenliegende Isolierschicht abgeschlossen ist. Da das Trocknen des Teeres etwas langsam vor sich geht, ist es angezeigt, wenn über diese Teermasse ganz reiner, grobkörniger, erhitzter Sand ziemlich dicht aufgestreut wird, ungefähr etwas reichlicher als dies beim Asphaltbelag der Brauch ist.

Bei der Herstellung der Decklage der Straßen mit geteerter Beschotterung sind die gleichen Hauptbedingungen in bezug auf den ausgetrockneten Straßenkörper zu berücksichtigen. Nach der trockenen, fertigen Einwalzung mit geteerter Schottermaterial soll der Körper abermals gut mit heißem Teer so übergossen werden, daß die Zwischenräume vollständig damit ausgefüllt werden, als dann ist auch hier wieder eine Schicht getrockneten, scharfkörnigen Sandes aufzustreuen. Derselbe wird sich in der Sonne stark erwärmen und dem vollständigen Austrocknen der Decklage behülflich sein. Diese Sandschicht soll leicht eingewalzt werden. Sollte während diesen Beteerungsarbeiten nasse Witterung eintreten, so ist die Arbeit sofort und solange einzustellen, bis der Straßenkörper wieder vollständig ausgetrocknet ist; denn wie gesagt, die erhoffte Wirkung hängt sozusagen einzig von der Trockenheit des Untergrundes ab. Die zweite Bedingung ist dann die absolute wasserdichte Abdeckung derselben. Es kann bei gewöhnlicher Ueberteerung der Teer-

A. & M. Weil, vorm. H. Weil-Heilbronner, Zürich

Spiegelmanufaktur, Goldleisten- und Rahmen-Fabrik.

Illustrierter
Katalog für
Einrahmleisten

Spiegelglas

Prompte und
schnelle
Bedienung

~ für Möbelschreiner ~

Beste Bezugsquelle für belegtes Spiegelglas, plan und facettiert. — la Qualität, garantierter Belag. —

Verlangen Sie unsere Preislisten mit **billigsten Engros-Preisen.**

1935a u

masse auch Sand, feine Schlacke oder Steinkohlensche beigemengt werden und diese breiartig aufgetragen werden, nachdem der gesäuberte Untergrund erst mit heißem Teer vorgestrichen ist. Die Trocknung dieser Masse wird etwas lange dauern, dafür diese an Haltbarkeit bedeutend gewinnen. Das Ueberstreuen dieser Masse mit getrocknetem scharfkörnigem Sand erhöht dieselbe. Zum Schlusse betone ich nochmals, es sollen alle diese Arbeiten auf nur ganz ausgetrocknetem Untergrunde, darüber die Beteerung als wasserdichter Belag ausgeführt werden.

J. M., St. Gallen-Lachen.

Ein neuer Gasheizofen.

(Eingefandt.)

Die Verwendung von Steinkohlengas als Heizgas gewinnt immer größere Ausdehnung. Es herrscht infolgedessen auf industriellem Gebiete das Bestreben, in der Konstruktion der Gasheizöfen den Eigenschaften des Kohlengases entsprechende Ofenkonstruktionen zu erstellen.

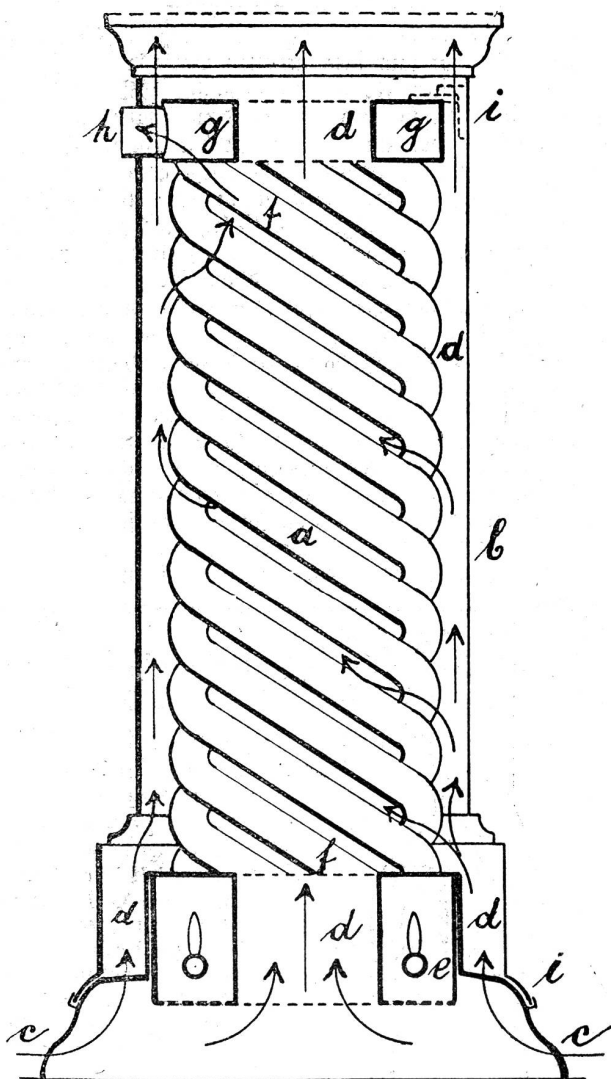


Fig. 1.

Dem Kohlenofen gegenüber, welcher für Aufnahme festen Brennstoffes bestimmt ist, und, um gegen das Feuer widerstandsfähig zu sein, starke Wandungen besitzen muß und deshalb über ein großes Gewicht verfügt, welches bei der Heizung die Wärme langsam ab-

gibt, hat der Gasheizofen den großen Vorteil, daß er leicht gebaut ist und seine Wandungen, dem weniger starken Feuer entsprechend, dünn und folglich für die Wärme leicht durchlässig sind, weshalb die Wärmeabgabe schon sofort bei der Inanspruchnahme eintritt. Das Gas, welches im Verhältnis zur Kohle teuer ist, muß, um letzterer gegenüber konkurrenzfähig zu sein, im Gasheizofen seine möglichste Ausnützung finden, es muß in seinem Laufe bei der Wärmeerzeugung so lange festgehalten werden, bis der Heizkörper seine Heizkraft vollständig abgegeben hat.

Beistehende drei Abbildungen stellen einen Gasheizofen dar, welcher diesen Anforderungen in dem denkbar höchstem Maße entspricht. Der Heizkörper a

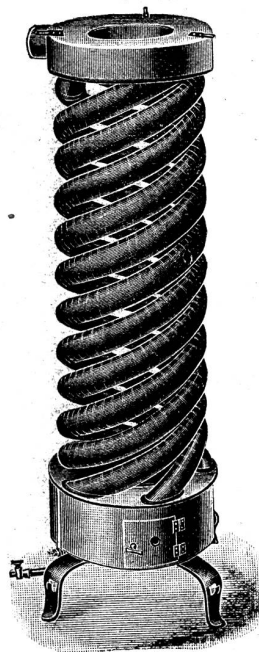


Fig. 2.

besteht je nach Größe des Ofens aus einer Anzahl schraubenförmig gebogener Rohre von 50 mm Durchmesser. Die Skizze zeigt einen solchen von sechs im Kreise neben einander angebrachten Rohren, welche den Hauptteil des Heizkörpers bilden. Die verbrannten Gase, welche von dem in einem ringförmigen Gehäuse einmontierten Brenner e den Heizkörper a durchströmen und von dort den Weg nach dem Sammelring g finden, gehen durch den am Ofen angebrachten Stutzen n in das Abzugsrohr. Der Heizkörper selbst ist mit einem Mantel b umgeben, wodurch der Ofen den Charakter der Luftheizungsanlage erhält. Durch diesen vollständigen runden Abschluß erhält der Heizkörper seine zu erwärmende Frischluft vom Fußboden c her; von da strömt dieselbe durch die mittlere Öffnung des Brennrings d, sowie zwischen der äußeren Fläche des Brennrings

Joh. Graber

Eisenkonstruktions-Werkstätte

Telephon . . . Winterthur Wülflingerstrasse

Best eingerichtete

1998

Spezialfabrik eiserner Formen

für die

Cementwaren-Industrie.

Silberne Medaille 1906 Mailand.

Patentierter Cementrohrformen-Verschluss.