Zeitschrift: Schatzkästlein: Pestalozzi-Kalender

Herausgeber: Pro Juventute

Band: - (1926)

Artikel: Vom Strassenbau

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-988394

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: 18.11.2025

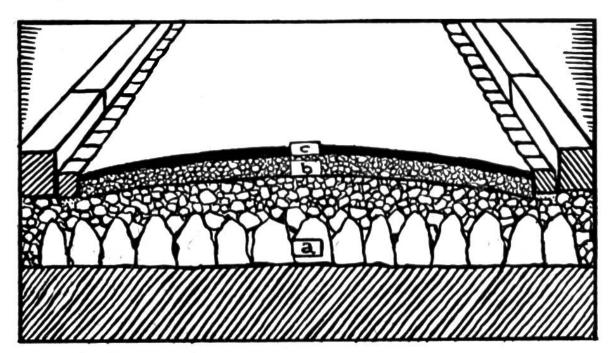
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Julier-Pakhöhe (nach einem alten Stich). Zu Cäsars Zeit führte eine wohlgepflegte heerstraße über den Julier. Während eineinshalb Jahrtausenden nicht unterhalten, zerfiel sie; erst im Jahre 1826 wurde wieder eine Sahrstraße angelegt. Auf der Pakhöhe stehen noch die Überreste zweier Denksäulen, die von den römisschen Erbauern bei der Vollendung der Arbeit errichtet wurden.

Dom Stragenbau.

Wer denkt wohl bei froher Alpenwanderung über die Pässe Graubündens daran, daß vor fast 2000 Jahren schon Roms waffenklirrende Söldner dieselben Straßen gezogen sind? Waren die Römer kein Seefahrervolk, so wußten sie auf dem Lande Verbindungswege zu schaffen, die teilweise noch heute ihren Ruhm als Erbauer des mächtigsten Straßenneßes der Welt verkünden. Könnte man alle von ihnen kunstgerecht erbauten Straßen aneinanderreihen, so reichte die ganze Strecke zweimal um unsere Erde herum. Nicht die längsten, wohl aber die am kühnsten angelegten Römerstraßen führten über die Alpen. Der Große St. Bernhard, der Simplon, Julier, Septimer, Splügen, Brenner und Bernhardin sind alte römische Heerstraßen. — Nach dem Untergang des mächtigen Weltreiches der Cäsaren stockten handel und Derskehr auf lange Zeit. Die Kunststraßen der Römer wurden



Durchschnitt eines Straßenbettes. a. Sundament von großen und kleinern Steinen. b. feiner Schotter mit Sand vermischt oder Beton-Unterbau. c. Asphalt (bei Candstraßen Teer).

aus Mangel an Pflege unbrauchbar und zerfielen. Im Mittelalter kümmerte man sich wenig um den Straßenbau. Erst im 17. Jahrhundert, als der Postverkehr rege wurde, dachte man wieder daran, die noch bestehenden Wege instandzusehen und neue zu bauen. 200 Jahre später übernahm und steigerte die Eisenbahn den Derkehr, welcher vorher dies wichtigen, oft mehrere Länder durchquerenden Straßen belebt hatte. Je länger desto mehr wuchs die Besdeutung der Zusahrtswege zur Eisenbahn. Gleichzeitig stellte das gewaltige Anwachsen der Großstädte dem Straßensbau neue Aufgaben.

Durch die Dervollkommnung des Automobils ist ein großer Teil des Personenverkehrs und der Güterbeförderung auf kurze Strecken wieder auf die Landstraße zurückgekehrt. Das Automobil wird vielsach bevorzugt, weil es verhältnismäßig billig ist und rasch Menschen und Ware vom Ausgangspunkt direkt an den Bestimmungsort bringt. Durch die rege Benutzung werden außerordentliche Ansprücke an die Widerstandsfähigkeit der Straßen gestellt. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika allein sind mehr als 11 Millionen Kraftsahrzeuge im Gebrauch. Der Ausbau der geeigneten Verkehrswege ist dort denn auch am weitesten fortgeschritten.



Straßenbau: Die von der Walze gezogene kleine Maschine reißt das Straßenbett auf; der Kies wird gegen die Mitte zu erhöht aufgetragen, damit das Regenwasser besser abfließt. Die schwere Dampfwalze preßt und ebnet den Grund.

Don den europäischen Ländern hat das britische Inselreich

die besten Straßen.

Wenn beim Sonntagsausflug auf der heißen Candstraße ein Kraftwagen vorbeifährt, so sucht jedermann eiligst Schutz vor der wirbelnden Staubwolke. In England und Amerika ist das anders; da wird kein Sußgänger vom Staube belästigt. Der neuzeitliche Straßenbau hat dort Staub und Kot von der Candstraße verbannt. — Die gewöhnliche Straße, die aus einem Steinbett von etwa 15 Zentimeter höhe und einer darüberliegenden, 10 Zentimeter dicen Kiesschicht mit Cehm und Sand besteht, ist für den heutigen regen und raschen Derkehr gang ungenügend. Auf einer solchen Straße ent= stehen Schmut und Staub in fürzester Zeit. Um dies zu verhindern, hat man versucht, die Oberfläche des Straßenbettes widerstandsfähiger zu machen. Das geschieht durch Pfläste= rung. Srüher benutte man meistens würfelförmig zuge= hauene Steine; auch heute wird dieses Pflaster noch verwendet. Wir haben in der Schweiz dafür das nötige Rohmaterial: Steinbrüche am Dierwaldstätter= und Thunersee, im Glarner Cand und Wallis. — Neben der Steinpfläste= rung gibt es noch zahlreiche andere Derfahren, eine starke, glatte (nicht schlüpfrige), wetterbeständige Straßenober= fläche herzustellen. Dor allem der in Gasfabriken als Neben= produkt gewonnene Teer ist als vorzügliches Mittel zur Der=



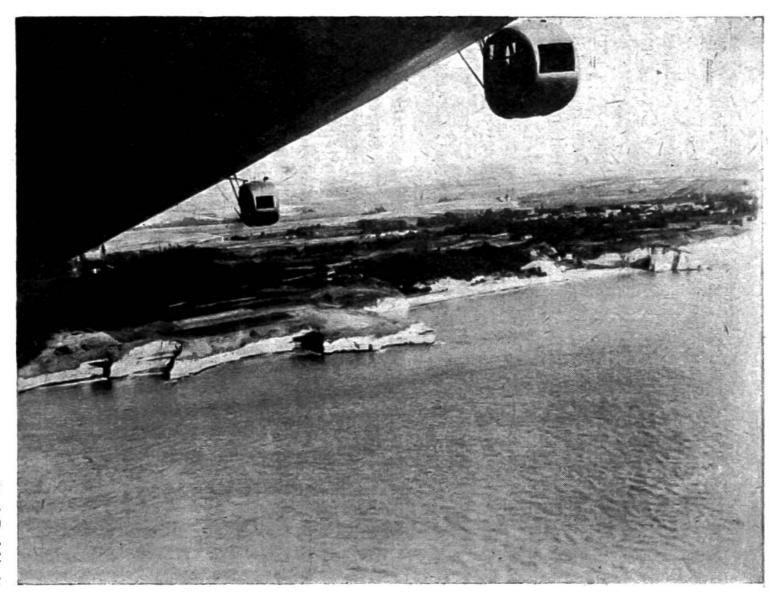
Auf die geebnete und mit geteertem Schotter bedecte Unterlage wird das Asphaltpulver aufgetragen, dann mit erhitzten Walzen, Stößeln und "Bügeleisen" zusammens gepreßt und zu einer beim Erkalten festen Masse geplättet.

meidung von Staub erkannt worden. Die wertvollsten Dienste beim Straßenbau leistet jedoch der Asphalt (das Erdpech). Dieses Mineral ist aus Erdol, durch Aufnahme von Sauerstoff entstanden; in der Schweiz wird es im Dal de Travers bergmännisch gewonnen. Auf Trinidad, nördlich von Denezuela (Südamerika) bildet Asphalt eine Art See von mehr als 1000 Schritt Länge und 120 Schritt Breite. Das Dorkommen von Asphalt auf der Insel war seit Jahr= hunderten bekannt; soll doch schon Kolumbus, der im Juli 1496 Trinidad entdedte, das Erdpech zum Dichten seiner Schiffe verwendet haben. Seit nahezu 50 Jahren werden täglich bis zu 80 Eisenbahnwagen voll Asphalt von der erstarrten Seeoberfläche ausgehoben und weggeführt, und noch ist keine Derminderung zu sehen. Die Cocher, welche durch die Aushebungen entstehen, füllen sich jedesmal innert 7—10 Tagen von selbst wieder mit emporsteigender flus= siger Asphaltmasse aus, die an der Luft erstarrt. Über die Tiefe des Sees ergeht man sich in Dermutungen; bei Bohrungen bis 60 Meter ist man noch nicht auf Grund gestoßen. - Der Asphalt kann so wie er ist, ohne besondere chemische Reinigung, verwendet werden. Zu feinem Pulver ge-mahlen, wird er heiß in einer etwa 5—10 Zentimeter dicen Schicht auf eine Unterlage aus Schotter und Sand aufgetragen; zuweilen auch auf einen Unterbau aus Beton. Der Asphalt wird heiß eingewalzt oder mit erhisten, eisernen Stößeln eingestampft. Auf einer so erstellten Straße entsteht kein Staub, weil die Oberfläche sehr hart, widerstandssfähig und wasserundurchlässig ist. Asphaltstraßen findet man in allen größern Städten der Schweiz und des Auslandes. Ihr Bau ist aber sehr teuer. Wenn Asphalt aus diesem Grunde nicht überall verwendet werden kann, so ist doch die Derbesserung der Candstraßen mit weniger kostspieligen Mitteln ein Gebot der Zeit. Im Kanton Appenzell wurden sämtliche Straßen mit hilfe von Schotter und Teer versbessert. In andern Kantonen wird diese Arbeit zurzeit ausgeführt.

Die hohen Steuern, welche die Automobile bezahlen, gesnügen zu einem vorzüglichen Ausbau und Unterhalt der Straßen. Sür den Staub sind fünftig nicht mehr die Autosmobile, sondern die ungenügende Straßenpflege ist verantwortlich. Hoffentlich besihen wir in wenig Jahren in der ganzen Schweiz dank dem Automobilverkehr tadellos sausbere, die Gesundheit nicht mehr schädigende Straßen. Wie einst die Eisenbahnen, so werden auch bald für die Hauptslinien des Automobilverkehrs eigene, direkte Durchfahrtsstraßen gebaut werden müssen. Nachbarländer sind uns auf

diesem Gebiete ichon vorausgegangen.

Die Entde dung des Cöschblattes. Daß Nachlässigkeit auch gute Folgen haben kann, zeigt die Geschichte der Entdedung des Cöschblattes, das zuerst in einer englischen Papierfabrik in der Grafschaft Berkspire hergestellt wurde. Ein Arbeiter hatte vergessen, der rohen Papiermasse den nötigen Leimzusatz zu geben. Der Sabrikbesitzer war außer sich über den großen Schaden, der ihm zugefügt worden war, und der Arbeiter wurde zur Strafe für die Nachlässigkeit entlassen. Später erst bemerkte der Fabrikant durch Zufall, daß das mißratene Papier die Eigenschaft hatte, Tinte aufzusaugen, ohne die Schrift zu verwischen. Don diesem Tage an wurde nur noch Cöschpapier fabriziert.



Das Zeppelin=Cuftschiff 3. R. III über der franz. Küste (Gironde=Mündung) auf dem Wege nach Amerika. Gesamtlänge der Sahrt über 8000 km in ca. 81 Stunden.



Blid auf New York von Bord des Zeppelins Cuftschiffes 3. R. III, das die denkwürdige Sahrt über den Ozean ausführste (Abfahrt am 12. Okstober 1924 bei Kriedrichsshafen, Ankunft am 15. Oktober bei Cakehurst).