

Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 50 (1975)

Heft: 7-8

Artikel: Die ersten staubfreien Strassen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-104536>

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: 21.02.2026

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

Die ersten staubfreien Strassen

Das Problem der Staubfreiheit unserer Strassen wurde erst dann aktuell, als der Verkehr zunahm, d. h. nicht nur die Postkutsche und später das Lokomobil, sondern auch das von einem Verbrennungsmotor angetriebene Automobil auf den Strassen heimisch wurde.

Seit urdenklichen Zeiten waren im Straßenbau nur Kies und Sand, ferner Steinplatten oder behauene Steine verwendet worden. Holzpfasterbeläge kamen nur in Regionen vor, die auf ihren Holzreichtum zurückgreifen konnten.

Staubfreie Strassen mit Asphaltbelägen gibt es seit rund 140 Jahren. Aus dem gemahlenen Asphaltstein aus dem Val de Travers wurden in Paris zuerst auf den Trottoirs, später auf den Brücken Pont Royal und Pont du Caroussel Gussasphaltbeläge eingebaut. Zwei Jahre später, im Jahre 1838 entstanden in Lyon die ersten Gussasphaltstrassen.

Die Betonstrassen, ebenfalls staubfreie Strassen, sind etwas älter. Im Januar 1827 erwarb der Engländer William Hopsen das englische Patent Nr. 5449 für die Idee, eine Strassendecke aus festgestampften Steinen mit einem Mörtelguss zu glätten. Zwei Jahre später entstand in England eine Strasse, deren Unterkonstruktion aus Beton bestand.

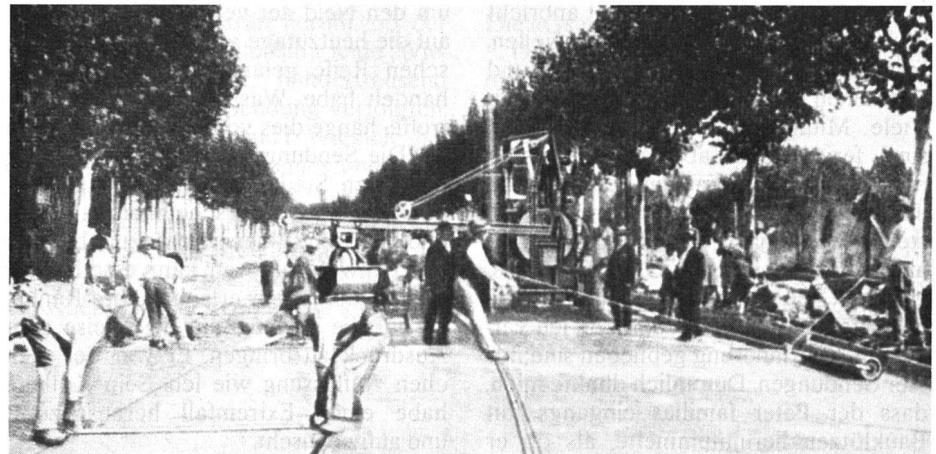
Die allererste Betonstrasse wurde 1865 in Schottland gebaut, 1872 erfolgte eine Strasse in Edinburgh und 1888 eine solche in Breslau.

Die Betonstrassen wurden von Anfang an in einer Stärke gebaut, wie sie ähnlich auch heute noch erstellt werden, d. h. mindestens 15 cm dick, währenddessen die Asphaltstrassen stets viel schwächer konstruiert wurden, billiger waren, aber auch immer wieder erneuert werden mussten.

Die Asphalt- und Betonstrassen waren im Vergleich zum gesamten Strassenetz Ausnahmen. Nach wie vor erhoben sich hinter jedem rollenden Fahrzeug Staubfahnen, die Mensch und Tier belästigten. Es ist der Verdienst eines Schweizer Arztes, als erster ein Mittel gegen die Staubplage gefunden zu haben.

Der Walliser Arzt Dr. Guglielminetti, ein begeisterter Alpinist, erhielt anschliessend an sein Doktorexamen an der Universität Bern eine Berufung für den holländischen Kolonialdienst. Nach seiner Rückkehr liess er sich später in Monaco nieder.

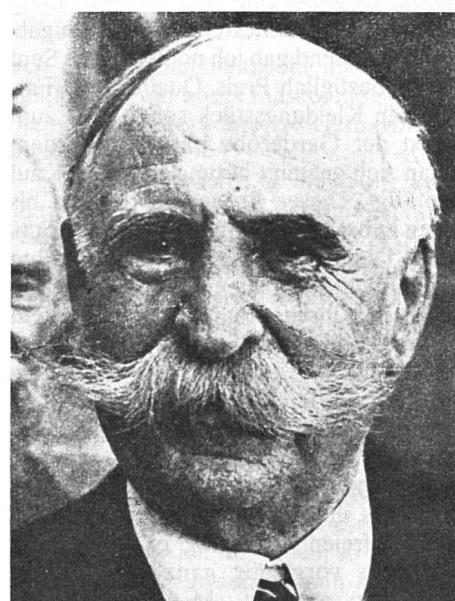
Im Jahre 1902 hielt der junge Walliser Arzt einen Vortrag über die Bergkrankheiten. Fürst Albert I von Monaco be-



1838 wurde in Paris die erste Asphaltstrasse, 1865 die erste Betonstrasse in Schottland erbaut. Bis zur Wende des Jahrhunderts waren dies jedoch Ausnahmen, und es wurden nur stark beanspruchte Strassen mit diesen neuen Belägen erbaut. Unser historisches Bild zeigt den Bau einer Betonstrasse in Montevideo (Uruguay) in der Zeit des 1. Weltkrieges. Man erkennt noch typisch die Vielfalt der Handarbeit.

glückwünschte den jungen Schweizer, bemerkte aber, dass es wichtiger wäre, wenn man an der Riviera der Staubplage auf den Strassen endlich Herr würde. Die Automobile erzeugten einen lästigen

Dr. Guglielminetti, ein Walliser Arzt, empfahl im Jahre 1902 dem Fürsten von Monaco die Strassenteerung zur Bekämpfung der Staubplage.



gen Staub, der sich oft als Schleier über das ganze Fürstentum legte. Dr. Guglielminetti erinnerte sich an eine Notiz in amerikanischen Zeitungen, dass in Kalifornien die Strassen mit Petrol bestrichen würden. Allerdings war diese Methode, besonders für die damalige Damenwelt mit ihren langen Röcken, keine Freude.

In Abänderung dieses Verfahrens schlug er dem Fürsten von Monaco vor, den Staub auf den Strassen mit Teer zu binden. Der Fürst stellte ihm sein Gaswerk zur Verfügung. Am 13. März 1902 strich der Walliser Arzt mit ein paar Arbeitern ein 40 m langes Strassenstück mit warmem Teer an. Die Teerung der Strassenoberfläche war erfunden worden. Zeitgenossen gaben dem Walliser Arzt den Ehrennamen Dr. Goudron.

Dr. Goudron hat diese Erfindung nie finanziell ausgenützt. Er legte jedoch Architekten, Ingenieuren, Strassenbaufachleuten stets neue Vorschläge vor, um der Staubplage Herr zu werden und empfahl auch den Bau von Asphalt- und Betonstrassen.

Nur selten leiden wir heute noch unter den Staubfahnen, die sich früher minutenlang hinter jedem Motorfahrzeug erhoben. Die Betonstrasse, nach wie vor der alterungsbeständigste Autobahnbelag, wird heute noch in ähnlicher Stärke erbaut wie schon vor 50 und mehr Jahren. Strassenbaufachleute rechnen mit einer mittleren Lebensdauer von 40 bis 50 Jahren. Die Asphaltbeläge wurden im Laufe der letzten Jahrzehnte stets verstärkt und damit den Bedürfnissen und Anforderungen des stets zunehmenden Verkehrs angepasst. Sie ist heute ungefähr gleich stark wie eine Betonstrasse, aber auch gleich teuer. Allerdings rechnet man nur mit einer Lebensdauer von rund $\frac{1}{4}$ derjenigen einer Betonstrasse. prb