Die Betonstrasse in der Schweiz

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **20 (1930)**

Heft 8 [i.e. 6]

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-635227

Nutzungsbedingungen

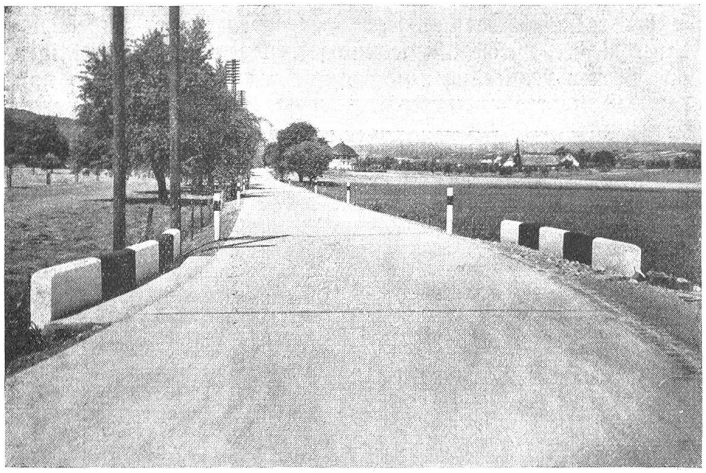
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Teilstück der Betonstraße Langwiesen-Wagenhausen (Kanton Thurgau). Blick ab Station Schlatt gegen Schaffhausen, erstellt 1929.

Die Betonstraße in der Schweiz.

Die enorme Entwicklung des Automobilverkehrs in unserem Lande, insbesondere die stete Zunahme des Verkehrs mit großen und schweren Lastwagen, stellt an das gesamte Straßennetz immer höhere Anforderungen, denen der alte Schotterbelag längst nicht mehr genügte. Der Straßenbauer wurde dadurch vor die Aufgabe gestellt, einen Belag zu finden, welcher die großen Lasten ertragen kann, die unerträglich gewordene Staubplage beseitigt und ein ruhiges und sicheres Fahren gewährleistet. Unter den vielen „modernen" Belägen hat sich in letzter Zeit auch bei uns der Betonbelag Eingang verschafft, welcher in Amerika, dem Lande des Automobils, schon lange stark verbreitet ist (heute schon über 130,000 Kilometer). Auch in Europa hat der Betonstraßenbau an Bedeutung gewonnen, so hat z. B. England bis Ende 1927 total zirka 2400 Kilometer seiner Straßen mit Beton belegt. Auf dem Kontinent sind Belgien, Deutschland und Italien an der Arbeit, ihr Straßennetz in großem Maßstabe in Beton auszubauen.

Wenn man glaubt, der Automobilverkehr sei in der Schweiz noch nicht derart entwickelt, daß der Ausbau unseres Straßennetzes mit schweren Belägen notwendig geworden sei, so belehren uns nachfolgende Zahlen eines Bessern.

Es entfallen auf 1 Kilometer der für Kraftwagen fahrbaren Straßen:

in Amerika	23.4	Kraftfahrzeuge
in der Schweiz	6.2	„
in England	5.6	„
in Belgien	2.9	„
in Deutschland	2.0	„
in Italien	1.3	„

Als neues Absatzgebiet für unsere ausgedehnte Zementindustrie, welche das Abflauen der großen Tiefbauarbeiten (Kraftwerksbauten ꝛc.) deutlich spürt, muß diese Belagsart schon aus volkswirtschaftlichen Gründen begrüßt und gefördert werden. Auch die nötigen Kies- und Sandmengen sind ja in der Schweiz überall verfügbar. Die Bauarbeiten können durch schweizerische Arbeitskräfte ausgeführt werden, sodaß sämtliche für den Bau von Betonstraßen ausgelegten Gelder im Lande verbleiben, im Gegensatz zu den meisten anderen modernen Belägen.

Aus diesen Gründen hat E. G. Portland, Zürich, im Jahre 1925 eine Kommission zum Studium der Betonstraße ernannt, welche 1926 eine Versuchsstrecke bei Pratteln und 1927 eine solche zwischen Brugg und Schinznach-Bad baute. Um ihrer Aufgabe gerecht zu werden, errichtete sie zu Beginn des Jahres 1928 ein permanentes Bureau, das Studienbureau für Betonstraßenbau der E. G. Portland, mit Sitz in Holderbank-Wildegg, welches vergangenen Jahres in die Betonstraßen A.-G. Wildegg überging.

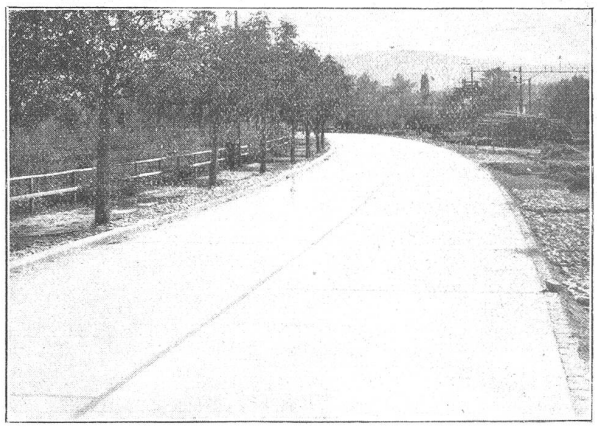
Der Erfolg dieser Bestrebungen ist nicht ausgeblieben, bestehen doch heute in der Schweiz 112,894 Quadratmeter Betonstraßen, deren Bau sich auf die Jahre 1926 bis 1929 wie folgt verteilt:

1926	Versuchsstrecke Muttenz-Pratteln	1,288 m²
1927	Versuchsstrecke Brugg-Schinznach-Bad	6,112 m²
1928	Route de Chêne, Genf	
	Bahnhofstraße Arbon	
	Staatsstraße Thayngen	
	Industriestraße Thayngen	
	Bahnhofpärkli St. Gallen	14,562 m²
1929	Staatsstraße Langwiesen-Wagenhausen	
	Staatsstraße Amriswil-Arbon	
	Lorrainebrücke Bern	
	Verschiedene Privatstraßen	90,932 m²
	Total bis Ende 1929	112,894 m²

Diese Zahlen, wenn auch in ihrer Größenordnung noch bescheiden, zeigen doch durch ihren steten Anstieg, daß die Betonstraße sich auch bei uns langsam Bahn bricht. Dies schon um seiner Vorteile willen, die ihn vor andern Belägen auszeichnen. Der Betonbelag ist eben, aber so rauh und griffig, daß selbst bei nassem und nebligem Wetter ein Schleudern der Fahrzeuge ausgeschlossen ist. Bei Nacht ist der Beton seiner hellen Farbe wegen punkto Verkehrssicherheit allen dunklen Belägen weit überlegen. Er darf auch als geräuscharm und staubfrei bezeichnet werden.

Aus landwirtschaftlichen Kreisen werden oft Befürchtungen laut, der Betonbelag sei zu hart und zu glatt für den Pferdeverkehr. Diese Befürchtungen haben sich als absolut grundlos erwiesen, da dieser Belag auch dem Pferdehuf sehr guten Halt bietet. Ein höherer Offizier unserer Kavallerie schreibt in einem Bericht über Versuche auf der Betonstraße Brugg-Schinznach-Bad mit einer Kavallerie-Rekrutenschule: „Ich habe den Eindruck gewonnen, daß die Betonstraße uns Reitern noch die angenehmste aller modernen Straßen werden kann." Auch die Urteile der in der Nähe unserer großen Betonstraßen im Kanton Thurgau ansässigen Landwirte lauten durchwegs günstig. Selbst große Lasten können auf der Betonstraße leicht bewegt werden. Ein Ausgleiten der Pferde tritt auch bei nassem Wetter nicht ein.

Es ist zu hoffen, daß die Betonstraße, welche ausschließlich mit inländischen Erzeugnissen und einheimischen Arbeitskräften erstellt werden kann und die den guten Ruf des schweizerischen Straßennetzes noch zu heben in der Lage ist, immer mehr Verbreitung findet, zum Nutzen des schweizerischen Verkehrs und der gesamten Bevölkerung.



Betonbelag auf der Bahnhofstraße in Arbon, erstellt 1928.