

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 20 (1930)
Heft: 8 [i.e. 6]

Artikel: Die Betonstrasse in der Schweiz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-635227>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

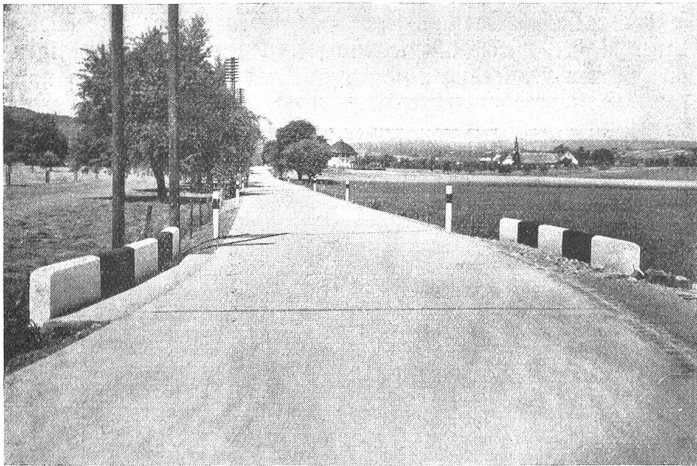
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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



Cellstück 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 genügt. 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 „moderneren“ 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 Besseren.

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 u.) 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 m ²
1927	Versuchsstrecke Brugg-Schinznach-Bad	6,112 m ²
1928	Route de Chêne, Genf	
	Bahnhofstraße Arbon	
	Staatsstraße Thayngen	
	Industriestraße Thayngen	
	Bahnhofpärkli St. Gallen	14,562 m ²
1929	Staatsstraße Langwiesen-Wagenhausen	
	Staatsstraße Amriswil-Arbon	
	Lorrainebrücke Bern	
	Verschiedene Privatstraßen	90,932 m ²
	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 Pferd 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.