

**Zeitschrift:** Cementbulletin  
**Herausgeber:** Technische Forschung und Beratung für Zement und Beton (TFB AG)  
**Band:** 4-5 (1936-1937)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Die Cementschotterstrasse  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-153131>

### **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:** 30.03.2025

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

# CEMENTBULLETIN

SEPTEMBER—OKTOBER 1937

JAHRGANG 5

NUMMER 11

## Die Cementschotterstrasse

**ist ein leichter und billiger Betonbelag, der aber die gleichen, guten verkehrstechnischen Eigenschaften, wie die armierte Betonstrasse besitzt und somit für Strassen mittleren Verkehrs sich besonders gut eignet.**

**Dem Beton die Zukunft!**

- 2 Die verkehrstechnischen Eigenschaften des Betonstrassenbelages sind so hervorragend, dass man sich nicht wundern muss, wenn heute der Betonbelag in allen Ländern und vielfach in führender Weise am Ausbau der grossen Verkehrsadern beteiligt ist. Seiner Griffigkeit und seiner Helle bei Nacht wegen wird er von jedem Motorfahrzeuglenker, aber auch allen übrigen Strassenbenützern geschätzt; denn sie werden auch bei dunkler Nacht und bei allem Wetter vom vorbeisausenden Motorfahrer gesehen und dadurch wird der immer dichter werdende Strassenverkehr gesichert, was angesichts der steigenden Unfallzahlen dringend ist.

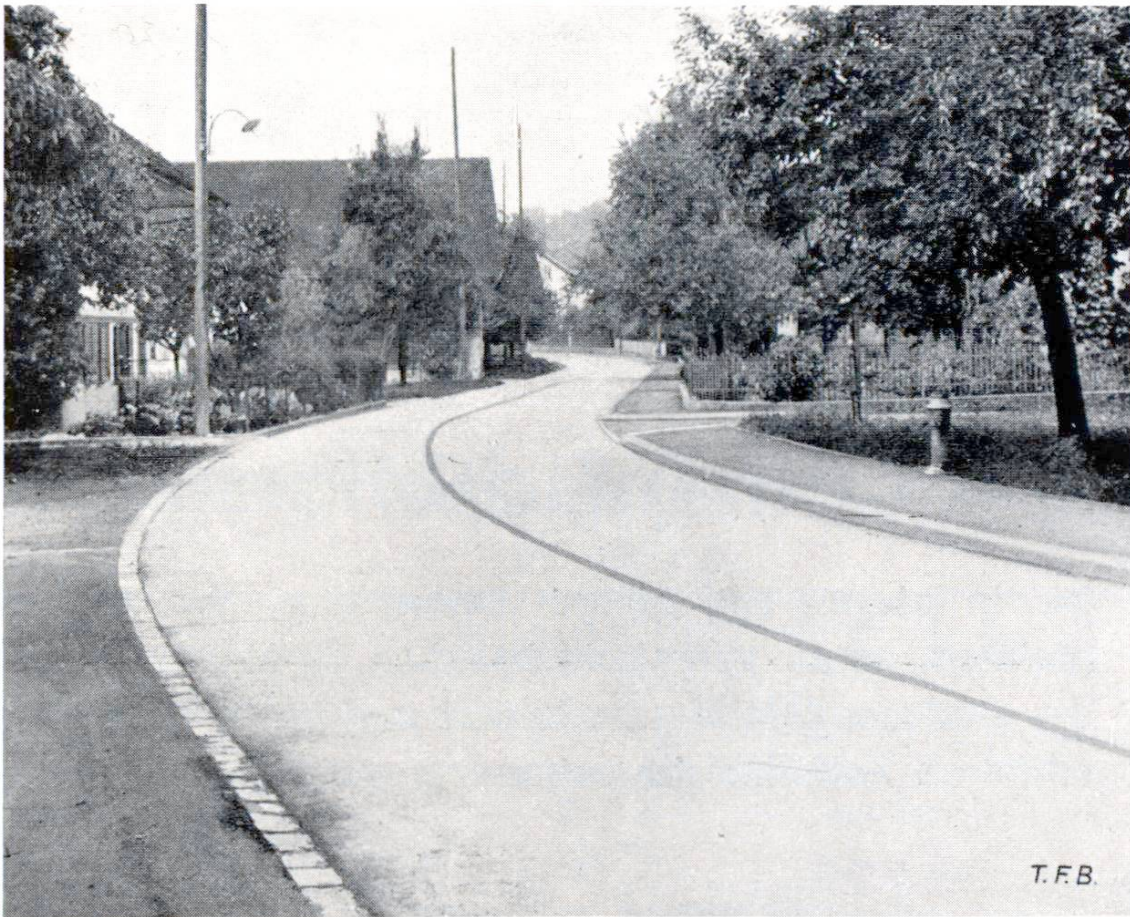


Abb. 1 **Möriken (Kt. Aargau), Innerort**  
Durchgang der Ortsverbindungsstrasse Wildegg-Brunegg, erbaut 1937, Breite 5—6 m.  
Ausführung: Fischer & Co., Baugeschäft, Wildegg

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurden Betonbeläge bis jetzt im allgemeinen nur auf Strassen mit schwerem Verkehr ausgeführt; doch nur ungern misst heute der Strassenbenützer die Verkehrssicherheit der Betonstrassen auf den Strassen 2. Klasse und auf den Ortsverbindungsstrassen, wo der Verkehr wohl weniger schwer, die Verkehrsgefahren aber die gleichen sind wie auf den Hauptdurchgangsstrassen. — Der Betonbelag muss also verbilligt werden, was nur möglich ist, wenn er weniger dick gemacht wird. Seit Jahren arbeiteten die Fachleute aller Länder an dem Problem des leichten Strassenbetonbelages und heute sind wir so weit, dass man das Problem als gelöst betrachten kann. Die «Cementschotterstrasse», so genannt nach ihrer Entstehungsgeschichte, erfüllt in weitgehendem Masse die an einen leichten Betonbelag gestellten Anforderungen. Sie ist bedeutend billiger als ihr stärkerer Bruder auf der Fernverkehrsstrasse, besitzt die gleichen guten Verkehrs-

3 eigenschaften wie dieser und ist daher im höchsten Masse geeignet, der Favoritbelag der Ortsverbindungsstrasse zu werden. Hat der schwere eisenarmierte Betonbelag der Landstrasse eine Stärke von 16—18 cm und einen Gestehungspreis von Fr. 9.— bis 11.— pro m<sup>2</sup>, so kostet der nur 8—12 cm starke unarmierte «Cementschotterbelag» Fr. 5.50 bis 6.50 per m<sup>2</sup>, beides ohne Planie.

Für den L a i e n unterscheidet sich die Cementschotterstrasse nicht von der eigentlichen Betonstrasse. Sie sieht genau so aus wie jene, ist durch Längs- und Querfugen in Einzelfelder unterteilt und zeigt die gleiche Oberflächenbeschaffenheit wie die Betonstrasse. Dem T e c h n i k e r zeigen sich allerdings wesentliche Unterschiede; so beträgt, wie schon erwähnt, die Stärke nur 8 bis 12 cm, sie hat weder Stahl- noch Eisenbewehrung und unterscheidet sich von der Betonstrasse auch in ihrer Kornzusammensetzung. Entsprechend ihrer geringen Stärke ist das Lastverteilungsvermögen geringer und deshalb muss man der Planiebeschaffenheit etwas mehr Aufmerksamkeit schenken, als dies beim schweren Betonbelag der Fall ist.

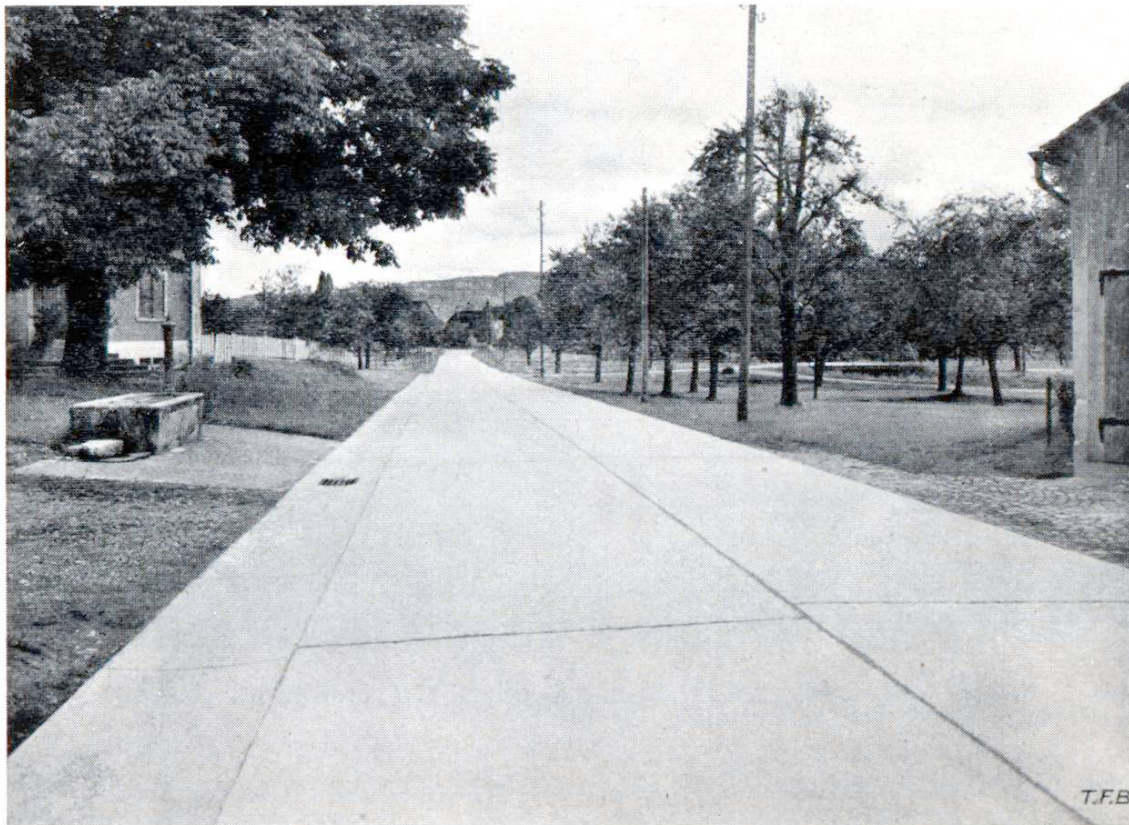


Abb. 2 **Poststrasse in Pfyn (Kt. Thurgau)**, erbaut im Jahre 1935; Breite 5,4 m  
Ausführung: Gebr. Stach, Baugeschäft, Frauenfeld

Im Auslande wird die Cementschotterstrasse nach den gleichen Regeln eingebaut wie die wassergebundene Schotterstrasse. Der Schotter (grobes Korn, z. B. 35—55 mm) wird auf dem Planum ausgebreitet, hierauf gewalzt und mit Cementmörtel eingeschlemmt. Diese Art des Einbaues, die dieser leichten Betondecke den Namen gab, hat drei Nachteile: der Mörtel dürfte schwerlich in alle Poren des Schottergerüsts gelangen, durch das notwendige, lange Walzen wird ein Teil des Schotters zermalmt und ausserdem ist es äusserst schwer, den Belag wellenlos zu walzen.

- 4 Aus dieser Erkenntnis heraus bedient sich die Betonstrassen A.-G., Wildegg, bei den unter ihrer Leitung eingebauten Cementschotterdecken, gleich wie beim Betonstrassenbau, des Mischverfahrens, d. h. Mörtel und Schotter werden vor dem Ausbreiten auf dem Planum im Betonmischer gründlich gemischt. Der Einbau selbst geschieht wie bei der Betonstrasse durch den kombinierten Vibrations-Stamper-Strassenfertiger. Das Mischungsverhältnis zwischen Schotter und Mörtel wird vorgängig durch Bestimmung des Porvolumens (Hohlraumvolumen) des Schotters bestimmt. Diese durch die Betonstrassen A.-G. eingeführte Einbaumethode behebt die Mängel der im Ausland üblichen Einbauweise, ohne auf den Hauptvorteil der Cementschotterstrasse, den geringen Mörtelbedarf und den dadurch bedingten kleinen Cementanteil per m<sup>2</sup> Belag, zu verzichten.

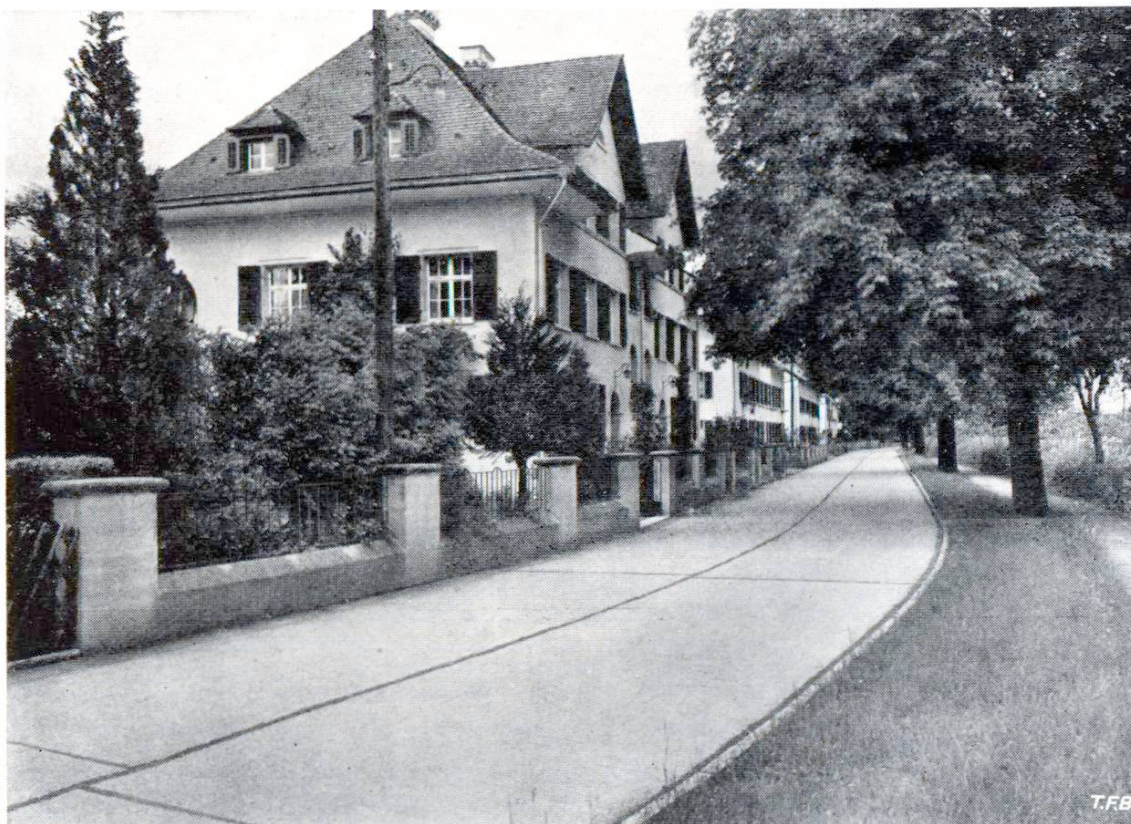


Abb. 3 **Kanalstrasse in Bürglen (Kt. Thurgau)**, erbaut 1935, Breite 5 m.  
Ausführung: Georg Oehri, Baumeister, Bürglen.

Die bis heute in der Schweiz durch die Betonstrassen A.-G., Wildegg, eingebauten Cementschotterdecken in Bürglen (Kt. Thurgau), Pfyn (Kt. Thurgau) und Möriken (Kt. Aargau) befriedigen vollauf, so dass man diese Belagsart für Strassen mittleren Verkehrs ohne weiteres empfehlen kann.

Die Betonstrassen A.-G., Wildegg, Tel. 4275, steht den Behörden und der Unternehmerschaft zu weiteren Auskünften gerne und kostenlos zur Verfügung.