

**Zeitschrift:** Pestalozzi-Kalender  
**Herausgeber:** Pro Juventute  
**Band:** 57 (1964)  
**Heft:** [1]: Schülerinnen

**Rubrik:** Fortschritt im Betonstrassenbau

### **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**

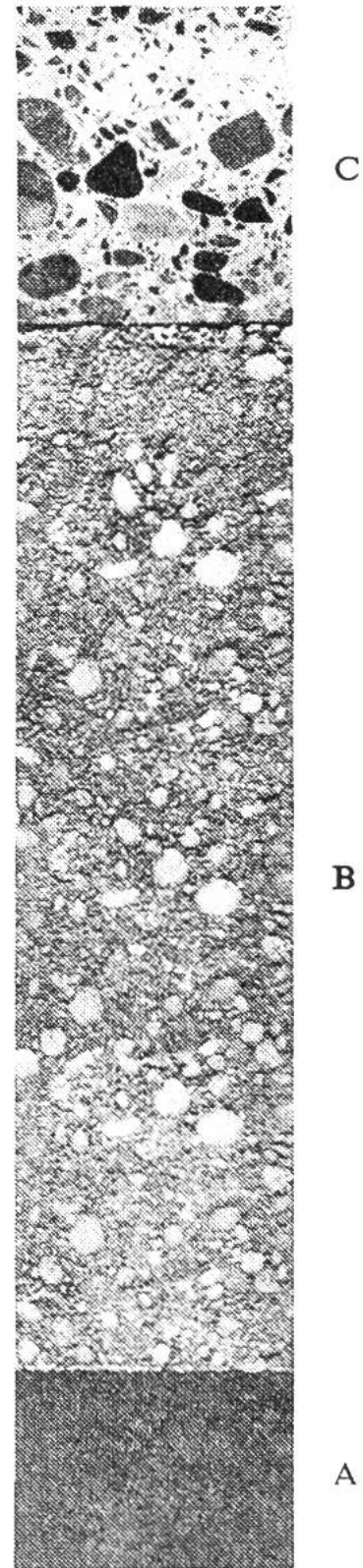
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

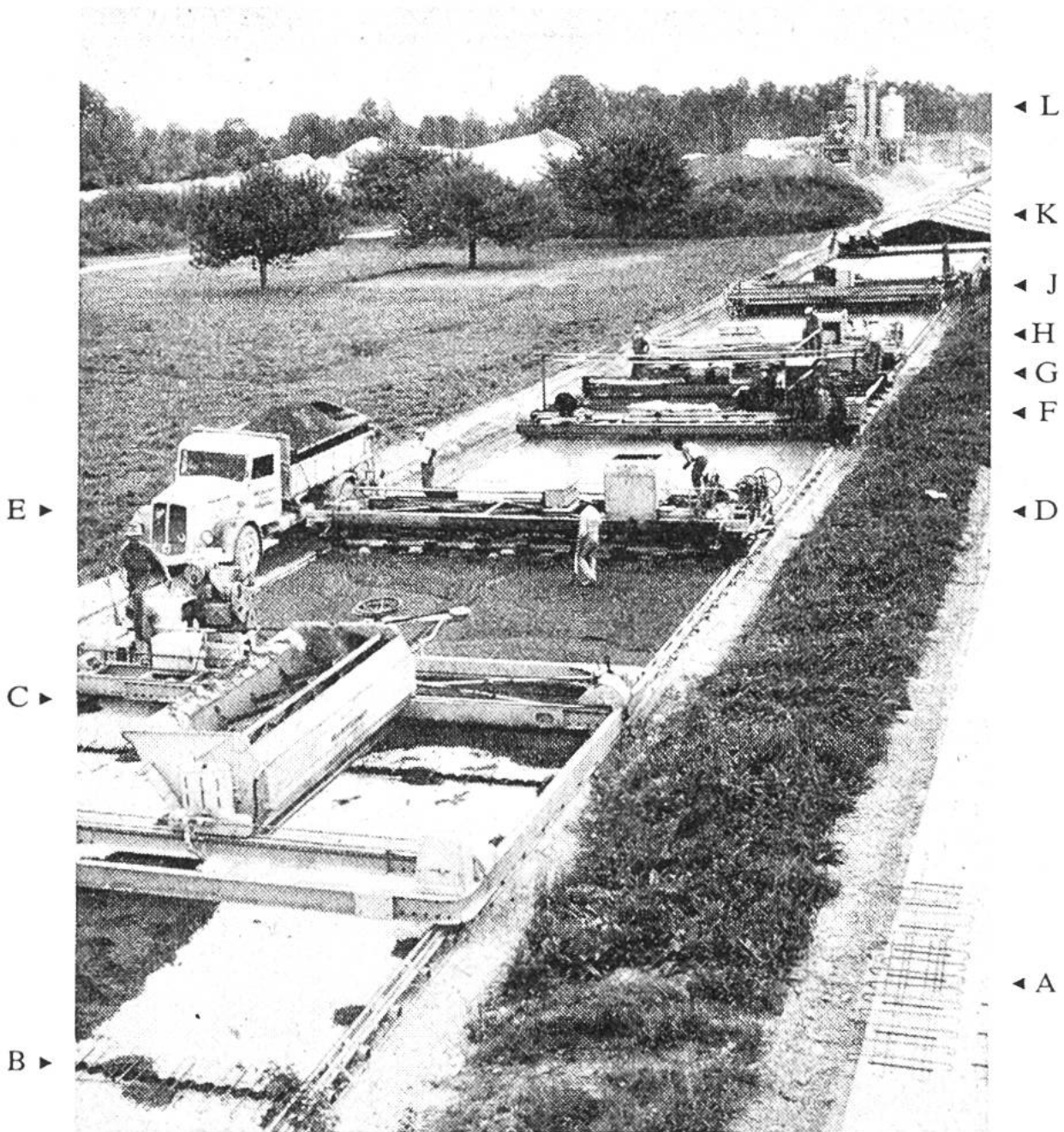
# FORTSCHRITT IM BETONSTRASSENBAU

Die historische Zeitdauer des Betonbelages in der Schweiz ist verhältnismässig kurz, sind doch die ersten Betonstrassen 1909 und 1914 in Rorschach am Bodensee gebaut worden. Die Ausführung besorgte eine Unternehmung aus Hamburg-Altona auf Grund eines von ihr entwickelten Verfahrens. Die Arbeit wurde zum grössten Teil von Hand ausgeführt. Die Zementknappheit während des Ersten Weltkrieges und die Konkurrenzierung durch den Teer hemmte die Entwicklung des Betonstrassenbaus in der Schweiz. Erst der aufkommende Schwerverkehr auf der Strasse half nach 1925 der Betonstrasse mit ihren besonderen Vorzügen langsam aber sicher zum Durchbruch. 1928 schufen weitsichtige Männer der schweizerischen Zementindustrie die Betonstrassen AG mit Sitz in Wildegg, Kt. Aargau, als Zentralstelle zur Förderung des Betonstrassen- und Pistenbaues. Schweizer Ingenieure waren bereits Pioniere auf dem Gebiet des Brückenbaues und der Stauwehre, warum sollten sie es nicht auch auf dem Gebiet der Strasse werden? Man scheute nicht vor Experimenten zurück und versuchte mit tauglichen und untauglichen Mitteln die Qualität des Betons zu verbessern, wobei der Erfindergeist oftmals seltsame Blüten trieb, wie z. B. Zusatz von Sägemehl in den Beton, was die Widerstandsfähigkeit gegen Abnutzung erhöhen sollte. Nach dem Zweiten Weltkrieg, zu Beginn der noch heute anhaltenden Hochkonjunktur und des eintretenden Personalmangels, wurde das



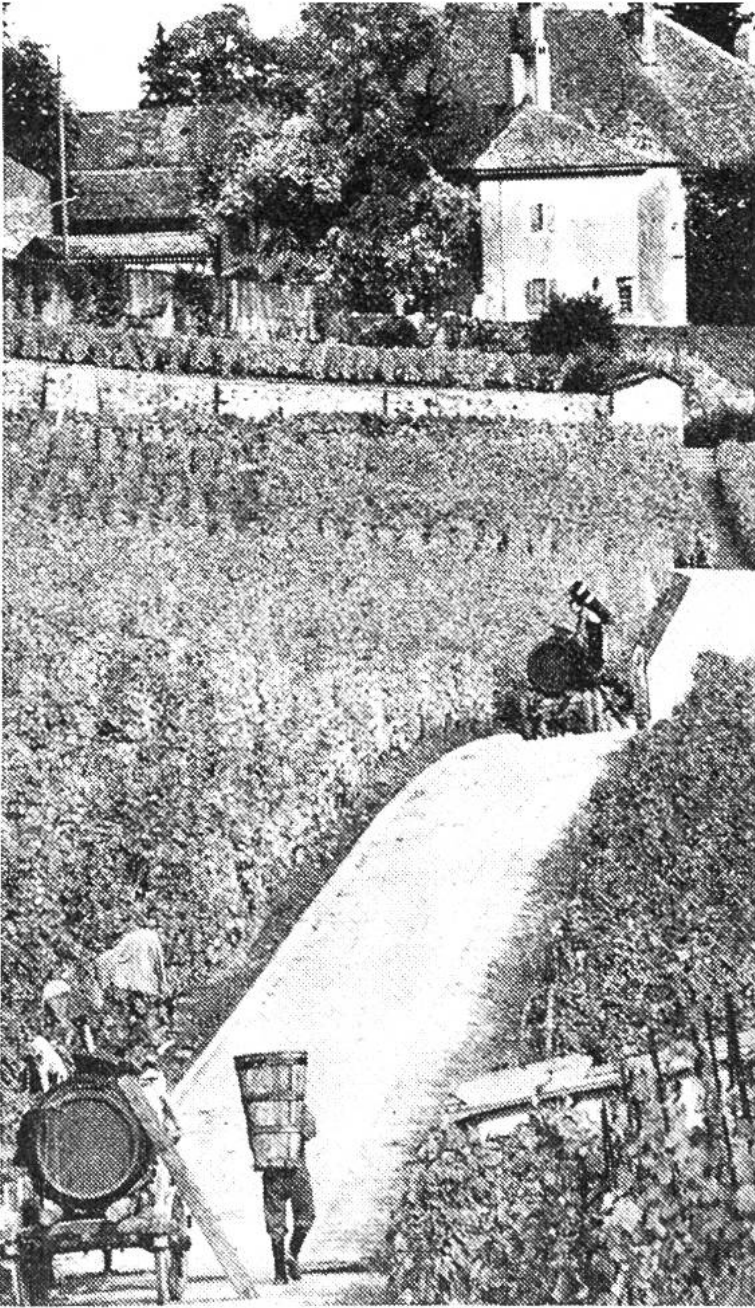
Aufbau der Betonstrasse.

A: Untergrund;  
B: ca. 60 cm dicke Schicht aus einem Kies-Sand-Gemisch;  
C: 20 cm dicke Betondecke.



Der Betondeckenbau ist auf Autobahnbreite voll mechanisiert. A: Vorbereitete Fugeneinlagen für Quertugen; B: Eingebaute Fugeneinlagen für Quertugen; C: Kübelverteiler für Unterbeton; D: Fertiger für Unterschicht; E: Betonzufuhr mit Lastwagen; F: Verteiler für Oberbeton; G: Fertiger für Oberbeton; H: Fugenvibriermesser; J: Längsfertiger; K: Schutzdächer; L: Betonaufbereitung. (Siehe auch Seite 286.)

bisher übliche System aufgegeben, moderne Baustelleninstallationen mit grossen Mixchern, Lastwagen für den Betontransport, Kübel- oder Schaufelverteiler usw. gelangten zur Verwendung. Ausgedehnte amerikanische Testversuche sowie die Arbeit massgebender Ingenieure und Wissenschaftler des In- und Auslandes



Betonwege rationalisieren die Landwirtschaft. «Jetzt haben wir immer gepflegte Fahrwege, um die wir uns nicht weiter zu kümmern brauchen», sagt der Herr Gemeindepräsident.

förderten den Aufbau des Strassenkörpers entscheidend. Parallel hierzu kam die starke Modernisierung der Betonaufbereitungsanlagen mit Beizug der Automatik und Elektronik. So war es möglich, bei der Erstellung der Autobahn Genf–Lausanne Spitzenleistungen von 3000 m<sup>2</sup> pro Tag zu erreichen.

Erwähnt seien noch einige Vorzüge der Betonstrassen. Sie sind Jahrzehnte haltbar. Das Band aus künstlichem Fels trotz tiefen Temperaturen und häufigem Frost-Tau-Wechsel, bleibt eben und kräftig. Es ist bei jedem Wetter hell und vermittelt gute Sicht; helle Strassen erhöhen nachts die Kontrastwirkung und lassen



Neun Meter breite Autostrasse Bern-Biel bei Lyss.

Hindernisse auf grössere Entfernung erkennen. Auch bei Nacht und Nässe spiegeln Betondecken nicht. Die Wirkung der lastenverteilenden Platten sichert der Betondecke grosse Tragfähigkeit.

## «MENSCH – SIE HABEN DIE PFERDE VERGESSEN!»

Von den Vorläufern des Automobils

Seit der Erfindung des Rades haben die Menschen immer wieder daran herumgeprübelt, einen selbstfahrenden Wagen zu konstruieren. Schon im alten Ägypten der Pharaonen lassen sich solche Versuche feststellen, und die lange Reihe der Techniker und Ingenieure, die sich in der Neuzeit erfolgreich mit den Problemen beschäftigten, geht bis zu James Watt und Daimler zurück. Als bereits Eisenbahnzüge über die Kontinente rollten, Dampfer den Verkehr von Erdteil zu Erdteil besorgten, rumpelten über die Landstrassen noch die Postkutschen. Den Dampf, der das Maschinenzeitalter ins Leben gerufen hatte, auch für Strassenfahrzeuge zu benützen, das war eine Idee, die schon einer der Mitar-