

Zeitschrift: Die Berner Woche

Band: 35 (1945)

Heft: 1

Artikel: Die Gewinnung von Hartschotter für den Strassen- und Bahnbau

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-633446>

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

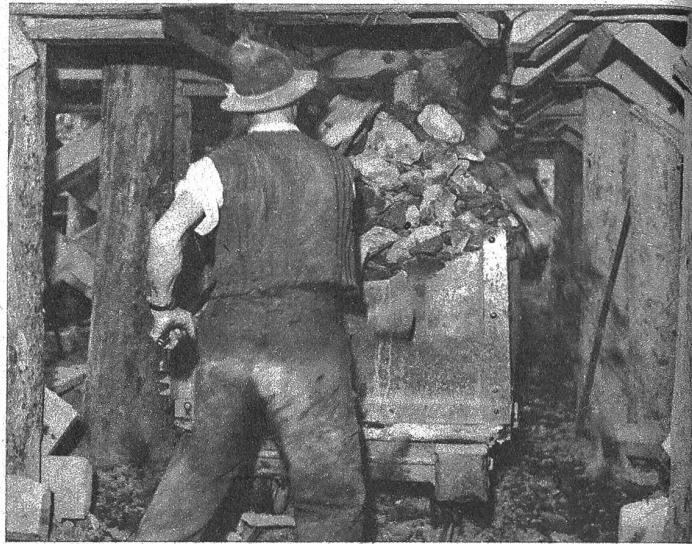
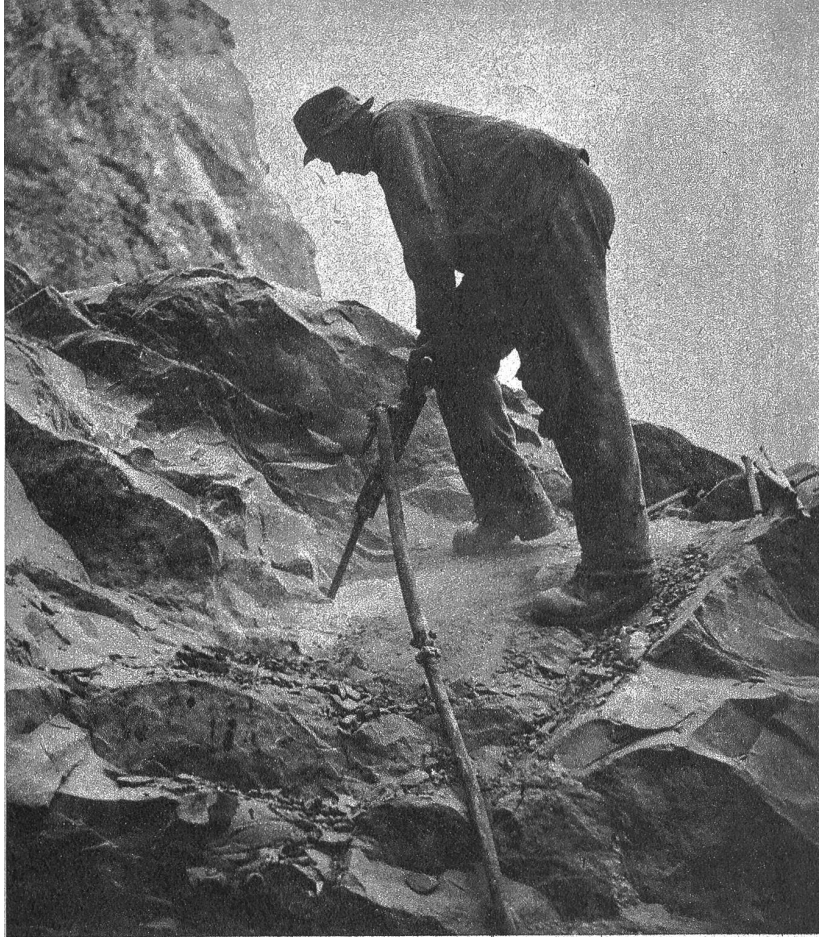
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 02.02.2025

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



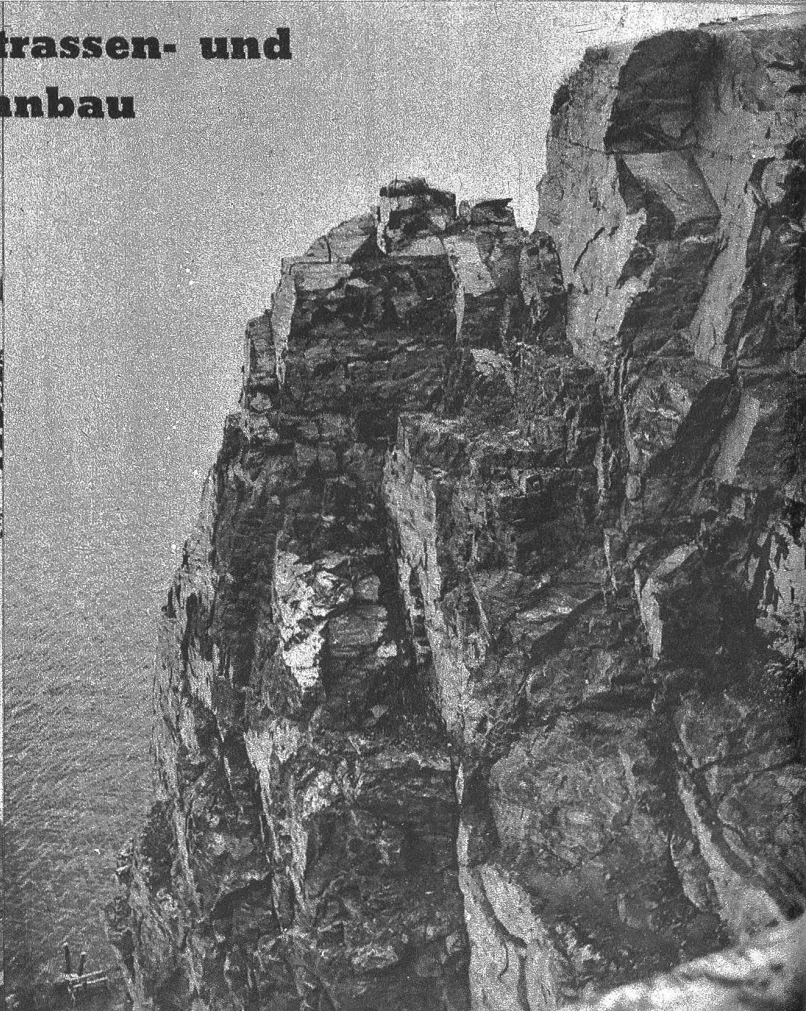
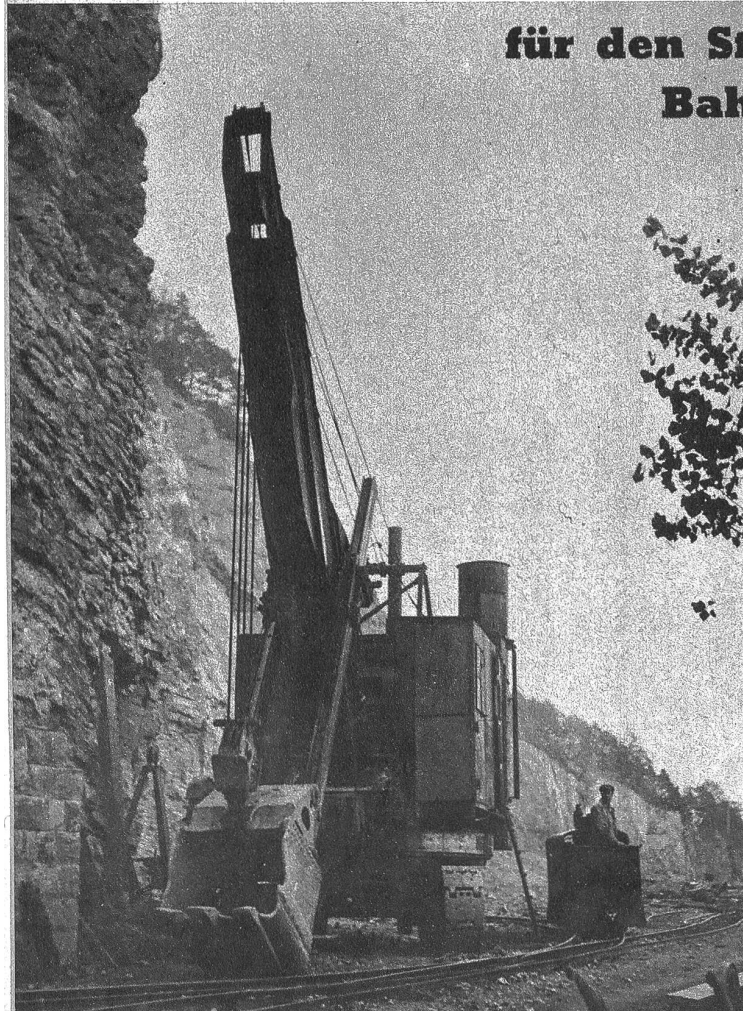
Auslad von zerkleinertem Rohmaterial mittelst Sektorschneuzen aus einem Stollensilo

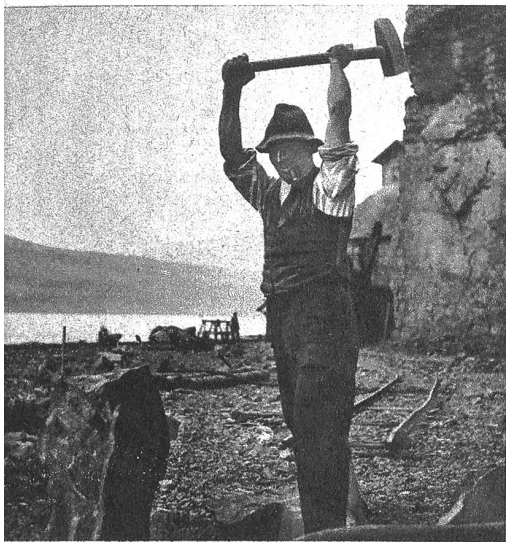
Mineur an der Arbeit

Um einer allfällig auftretenden Arbeitslosigkeit nach dem Kriege wirksam entgegenzutreten zu können, haben unsere Landesbehörden namhafte Kredite bereitgestellt, die zur Hauptsache für die Finanzierung von Strassenbauten verwendet werden sollen. Es ist deshalb ganz selbstverständlich, dass alle Bevölkerungskreise diesen Nachkriegsproblemen schon heute ihre volle Aufmerksamkeit schenken.

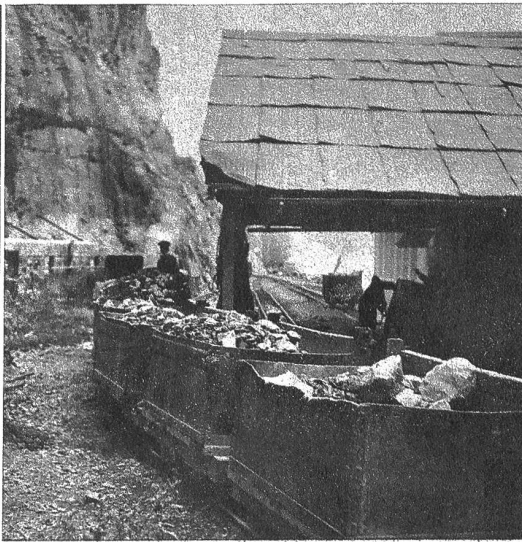
Die Gewinnung von Hartschotter

für den Strassen- und
Bahnbau





Zerkleinerung von Blöcken mittels Steinschlägel



Rohmaterialzufuhr zu den Steinbrechern



Kippen der Kastenwagen in das Brechermaul
Unten: Lastschiff unter dem Transportband. Im Vordergrund Hausteine

Ein ganz besonderes Interesse an diesen vorsorglichen Arbeitsbeschaffungsmassnahmen hat unsere einheimische Hartschotterindustrie. Dieselbe ist naturgemäss in ganz besonderem Masse mit dem Strassenbau eng verbunden und ihre Prosperität steht und fällt mit diesem.

Durch die Verwendung von Hartschotter für den neuzeitlichen Strassenbau wird eine einheimische bodenständige Industrie in die Lage versetzt, Tausenden von Arbeitskräften Arbeit und Verdienst zu verschaffen.

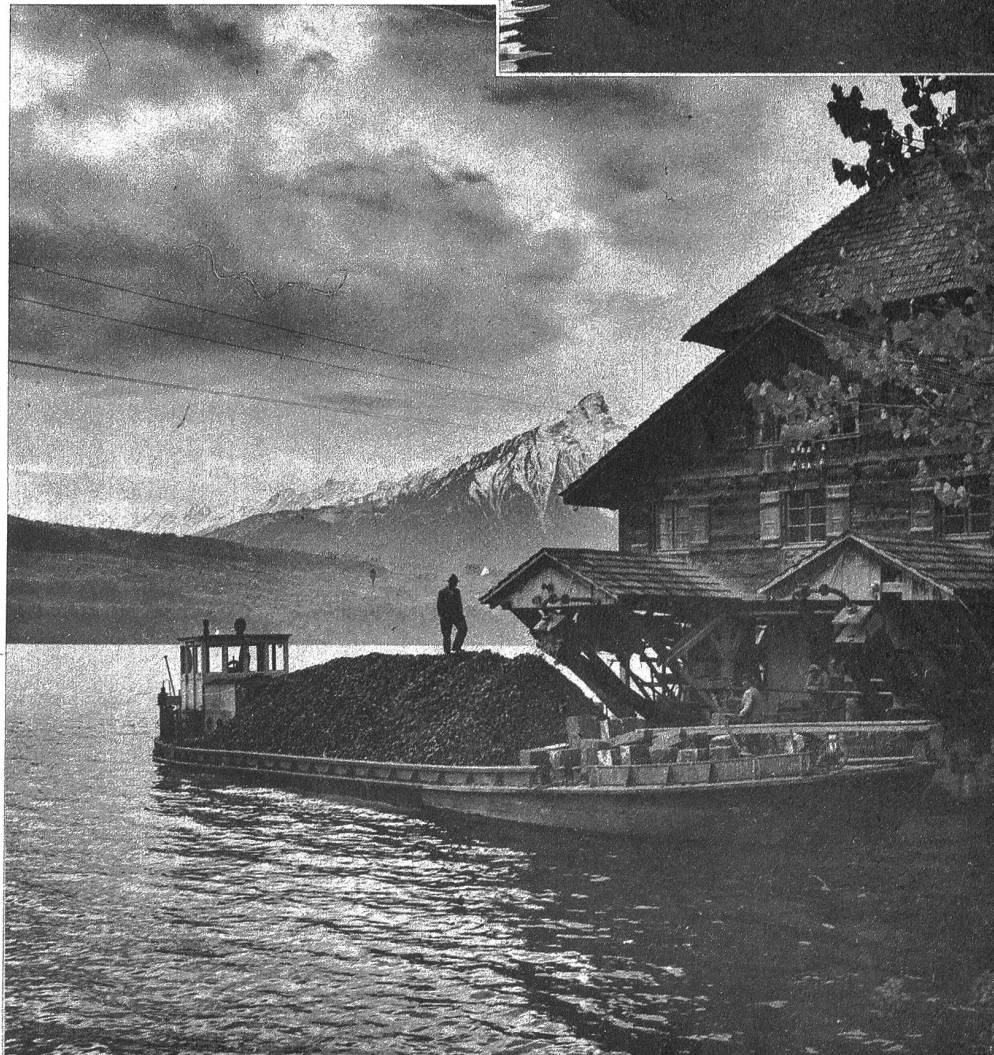
Die Gewinnung von Hartschotter für den Strassen- und Bahnbau geht, kurz geschildert, in folgender Weise vor sich:

Durch Absprengen grösserer Quantitäten mittels elektrischer Zündung-ab der natürlichen Kieselkalk-Felswand häuft sich das Material in unregelmässigen Haufen am Fusse derselben an. Diese unregelmässigen, in allen Grössen von $\frac{1}{4}$ m³ bis 10 m³ und grösser, vorkommenden Blöcke werden hier durch die Mineure zur sogenannten sekundären Sprengung, d. h. zur aufnahmefähigen Grösse für das Brechermaul, vorbereitet. Mittels Hohlbohrstahlbohrer mit Doppelmeisselschneide, der durch Druckluftbohrhämmer angetrieben wird, bohren die Mineure entsprechend der Grösse des Blockes die notwendigen Bohrlöcher für die Aufnahme des Sprengstoffes. Nach vollständigem «laden» durch den Mineurchef und der notwendigen Verdämmung durch die Mineure werden diese Schüsse durch die Mineurgruppe mittels «Lunte» entzündet und zur Explosion gebracht. Dies geschieht je mittags und abends nach Schluss des Betriebes.

Mittels Dampföffelbagger wird das nun genügend zerkleinerte Rohmaterial in Kastenwagen von 1 m³ Inhalt geladen und mittels Feldbahnlokomotiven in Züglein von zirka 10 Wagen zur Aufbereitungsanlage angeführt. Hier werden die Wagen in die Brechermäuler gekippt. Diese Brecher zermahlen mittels Stahlbrechbacken das Material in sogenannten Schotter. Durch einen Elevator wird das Material in die

Sortierungsanlage befördert, wo es durch Siebtrommeln in die gewünschten Korngrössen aussortiert wird. Nach dem Sortierungsvorgang gelangt das Schotter- und Splittmaterial in entsprechende Silos, von wo es durch Stahltransportbänder auf die Lastschiffe gelangt. Diese Lastschiffe mit einer Tragfähigkeit von 60 bis 150 Tonnen führen das Material zur Krananlage und durch diese wird es in bereitgestellte Eisenbahnwagen verladen. Mittels Güterzügen gelangt das Schottermaterial an seinen endgültigen Bestimmungsort. Zb.

Photos H. von Allmen Beh. bew. Nr. 10440 BRB 3.10.39



Links aussen: Dampföffelbagger mit 1-m³-Löffel

Links: Kieselkalkfelswand im Abbruch

Rechts: Lastschiff „Siegfried“ unter dem Transportband beim Laden von Bahnschotter