Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 8 (1932)
Heft: 41

Artikel: 66 Millionen Franken
Autor: Egli, K.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-756568

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.07.2025

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

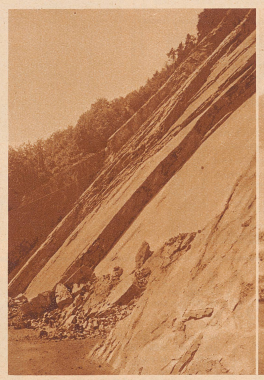
66 MILLIONEN FRANKEN

kostete im Jahre 1930 das schweizerische Straßennetz, wovon rund 29 Millionen auf den ordentlichen Unterhalt und 37 Millionen auf Verbesserungen entfielen

TEXT UND AUFNAHMEN VON K. EGLI

Man kann so einen Haufen Pflastersteine nicht ohne eine gewisse Erinnerung an die eigene Kinderzeit ansehen, da es nichts Schöneres gab, als recht viel Klötze zum Spielen zu haben

Die andauernd steigende Verkehrsentwicklung stellt an das öffentliche Straßennetz naturgemäß ganz andere Anforderungen, als dies noch vor wenigen Jahrzehnten der Fall war. Dementsprechend ist denn auch in den letzten Jahren eine völlige Umwälzung im Straßenbau zutage getreten, galt es doch, nicht nur die Hauptverkehrsstraßen möglichst staubfrei zu halten, sondern auch ihre Widerstandsfähigkeit und damit auch ihre Lebensdauer zu vergrößern. Neben der modernen Richtung, die mit den Asphaltstraßen eingeschlagen wurde, kam aber auch wieder das schon aus der Zeit der alten Römer her bekannte System der Straßenpflästerung mehr zu Ehren. Dies namentlich dort, wo das Straßennetz nicht eben fortgeführt werden kann, sondern zum Teil recht beträchtliche Steigungen zu überwinden hat, welche einer viel stärkeren Beanspruchung standzuhalten haben. Während man aber bis nach dem Weltkrieg in der Beschaffung der Pflastersteine in der Hauptsache auf den Import aus dem Auslande, namentlich aus Bayern und Baden angewiesen war, gelang es seither, durch das Anreißen von Steinbrüchen den gesamten Eigenbedarf im Inlande selbst zu decken. Ganz besonders geeignetes Gestein fand sich hierzu vornehmlich in der Innerschweiz, wo außer den Granitsteinbrüchen von Gurtnellen die Brüche von Alpnach, Brunnen, Flüelen, Altdorf, dann aber auch jene von Matt im Kanton Glarus ein äußerst brauchbares Quarzsandstein-Material an den Tag fördern.



Schicht um Schicht wird aus dem über 50 Meter hohen Steinbruch abgesprengt. Die kleinen Menschen und das Wägelein am Fuße des Felsen geben den Maßstab für die Ausdehnung der Abbruchstelle

Die Werkhütten am See. Direkt vor den Hütten die Stapelplätze der Steinhauer, auf welchen die Tagesproduktion aufgeschichtet wird; dahinter die Sammelplätze der vom Unternehmer bereits abgenommenen Tagesproduktionen

Die letzte eidgen. Betriebszählung im Jahre 1929 weist einen Bestand von 45 Granitsteinbrüchen mit 879 beschäftigten Personen und 76 Kalk- und Quarzsandsteinbrüchen mit 1554 beschäftigten Personen aus. Da die Bearbeitung des Pflastersteins nicht auf maschinellem Wege, sondern nur von Hand erfolgen kann, so konnte durch diese neue Industrie eine nicht zu unterschätzende Verdienstmöglichkeit geschaffen werden. Der heutige Handelspreis von Pflastersteinen beträgt Fr. 40.— pro Tonne, ausreichend für die Pflästerung von zirka 5,5 m² Straßenfläche. Berücksichtigt man, daß allein die Kantonsverwaltung des Kantons Zürich, also ohne die Gemeindeverwaltungen, im Jahre 1931 42 058 m² Hauptverkehrsstraßen pflästern ließ, also rund 7650 Tonnen Pflastersteine verarbeitete, so kann man sich leicht ein ungefähres Bild vom gesamten schweizerischen Bedarf an Pflastersteinen machen.

Mit jedem Schlag 2 Zentimeter tiefer

Zwei, die aneinander Freude haben

Beim Setzen der Pflastersteine