

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 63/64 (1914)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Die Glennerstrasse von Ilanz nach Peidnerbad  
**Autor:** Solca, J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-31476>

#### 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:** 09.02.2026

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

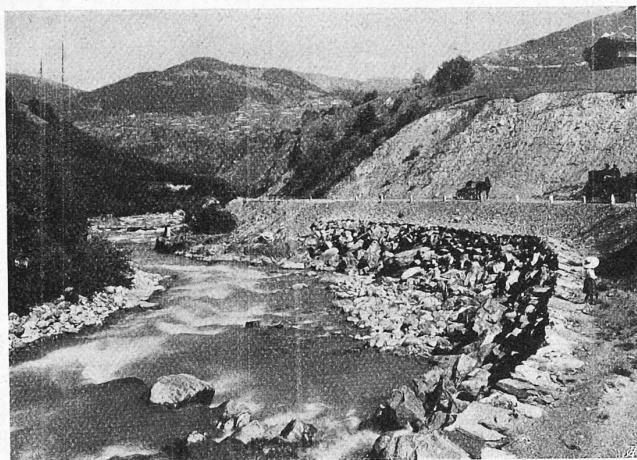


Abb. 4. Bewehrung oberhalb der Glennerbrücke.



Abb. 5. Tunnel beim Pitascher-Steg.

## Die Glennerstrasse von Ilanz nach Peidnerbad.

Von J. Solca, Oberingenieur des Kantons Graubünden.

In den Jahren 1872 bis 1887 hat der Kanton Graubünden ins Lugnetzertal, ein Seitental des Vorderrheintales mit Einmündung in letzteres bei Ilanz im Bündner Oberland, zwei Verbindungsstrassen erstellt (vergl. Abb. 1). Von Ilanz (Meereshöhe 718 m) führt eine dieser Strassen unterhalb Luvius, dem linksseitigen Talhang entlang, durch die Ortschaften Cumbels, Villa, Vigens, Lumbrein bis nach Vrin (1454 m ü. M.) zu hinterst ins eigentliche Lugnetz.

Bei Valgronda (Höhenquote 1038 m) talauswärts der Ortschaft Cumbels, zweigt die andere Strasse ab, führt mit starkem Gefälle über

Peiden-Dorf nach Peidnerbad hinunter (820 m ü. M.) und von dort der rechten Talseite entlang mit ständiger Steigung über Furth und St. Martin bis Vals (1248 m ü. M.). Das Valsertal, ein Seitental des Lugnetz, wird vom

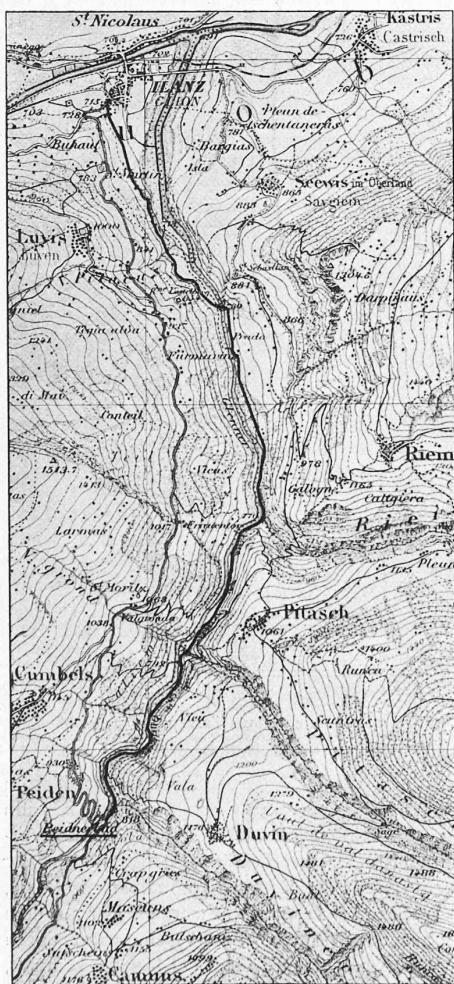
Valserrhein durchflossen, das eigentliche Lugnetz vom Glenner. Die

beiden Gebirgsflüsse vereinigen sich bei Oberkastels und münden dann unterhalb Ilanz in den Rhein (Abb. 1).

Im Jahre 1904 hatte der Grossen Rat des Kantons Graubünden den Bau einer weiteren Strasse von Ilanz dem Glenner entlang bis Peidnerbad, mit Einmündung daselbst in die bestehende Strasse, beschlossen. Diese neue Strasse bildet für das Valsertal, bzw. die Gemeinden Camuns, Furth, Oberkastels, Tersnaus, St. Martin und Vals gegenüber der bestehenden Anlage über Valgronda eine kürzere und bequemere Verbindung mit dem Vorderrheintal. Zugleich dient sie den Ortschaften Pitasch und Duvin, zu denen bisher keine fahrbaren Wege führten, und die in den nächsten Jahren noch durch Kommunalstrassen an diese Glennerstrasse angeschlossen werden sollen, als Verbindung talein- und talauswärts. Mit dem Bau der Strasse wurde im Sommer 1908 begonnen; Ende 1910 konnte sie dem Verkehr übergeben werden. Die Nacharbeiten, zum Teil bedingt durch das Hochwasser vom Jahre 1911, gelangten in den Jahren 1912/13 in der Hauptsache zum Abschluss.

Die Strasse hat eine Länge von rund 7,500 km und eine normale Breite von 4,20 m. Sie geht von Ilanz zuerst auf der linken Talseite, führt dann bei Km. 2,250 mittels einer gewölbten Bogenbrücke über den Glenner und hält sich bis nach Peidnerbad auf der rechten Seite des Tales. Der Höhenunterschied Ilanz-Peidnerbad beträgt 108 m, die mittlere Steigung der Strasse somit 1,4 %, bei einer minimalen Steigung von 0,3 % und einer normalen maximalen Steigung von 5 %; eine ganz kurze Strecke durch die bestehende Badstrasse weist 8 % auf (vergl. Abb. 2). Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 22 m; etwa 20 % der Strasse liegen in Kurven.

Das Gebiet, das die Strasse durchzieht, gehört in der Hauptsache dem sog. Bündnerschiefer an, der auf dieser Strecke besonders schiefrig und tonhaltig ausgebildet ist und leicht abwittert. Der tief eingeschnittene Glenner (Einzugsgebiet 400 km<sup>2</sup>) mit seinen vielen, stark Geschiebe führenden Seitentobeln, Rüfen und Rutschungen und mit seinem verhältnismässig starken Gefälle ist einer der wildesten Gebirgsflüsse des Kantons Graubünden. Die Strasse



Mit Bewilligung der Schweiz, Landestopogr. v. II. III. 1914.

Abb. 1. Uebersichtskarte. — 1 : 60000.

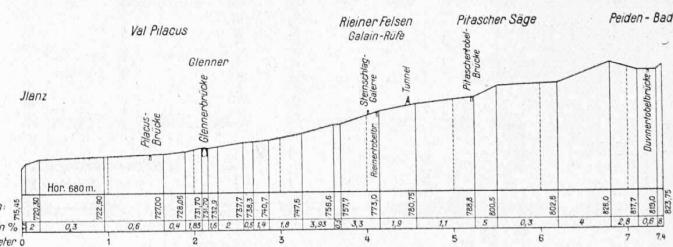


Abb. 2. Längenprofil der Glennerstrasse. — 1 : 80000 f. H., 1 : 800 f. L.

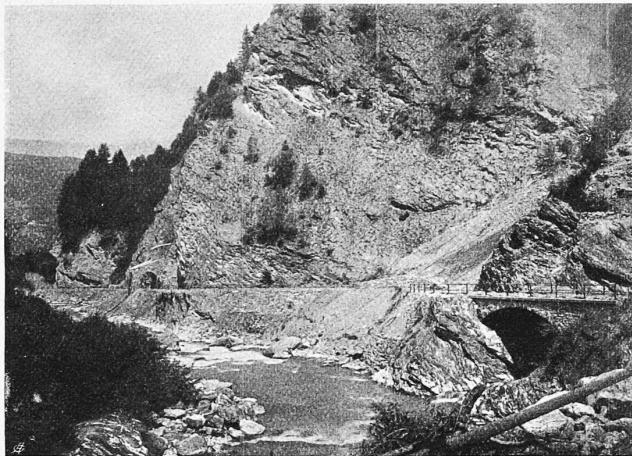


Abb. 6. Steinschlaggalerie und Brücke beim Rieiner-Tobel.



Abb. 7. Steinschlaggalerie im Rieiner-Tobel.

wurde daher so angelegt, dass ihre Fahrbahn überall wenigstens 4,50 m über das Niederwasser des Glenners zu liegen kam. Gegen den Fluss musste sie an verschiedenen Stellen durch starke Wuhranlagen geschützt werden. Einzelne längere Partien wurden ganz in den Felsen eingesprengt; überhaupt waren viele kostspielige Kunstbauten notwendig. Dies alles bedingte verhältnismässig hohe Anlagekosten. Einige charakteristische Profile, die im wesentlichen den bündnerischen Normaltypen entsprechen, sind in Abbildung 3 wiedergegeben.

Der Uebergang der Strasse über den Glenner erfolgt mittels einer gewölbten Eisenbeton-Bogenbrücke mit drei

Gelenken von 34,5 m lichter Weite, 4,85 m Pfeilhöhe und 4,20 m Fahrbahnbreite (Abbildungen 10 bis 13). Das rechtsseitige Widerlager konnte auf Fels abgestellt werden, während das linksseitige auf eine mächtige Lehmschicht (Seegrund), herrührend vom Flimserbergsturz, der in vorgeschichtlicher Zeit die Gegend von Ilanz in einen See verwandelt hatte, fundiert werden musste. Nachdem auf dieser Seite die Baugrube bis 2,50 m unter die Glennersohle ausgehoben war, wurden rund 100 tannene Pfähle von 3,5 bis 5,0 m Länge und 18 bis 30 cm Durchmesser in die Lehmschicht eingeschlagen und auf diese das Betonwiderlager abgestellt.

Abb. 3.

Charakteristische Querprofile.

Masstab 1 : 300.

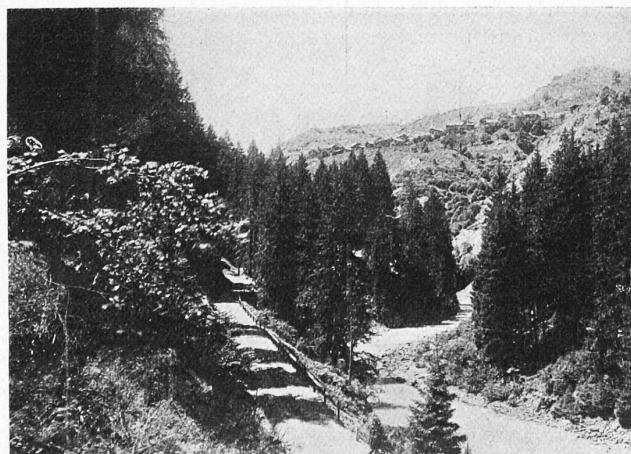
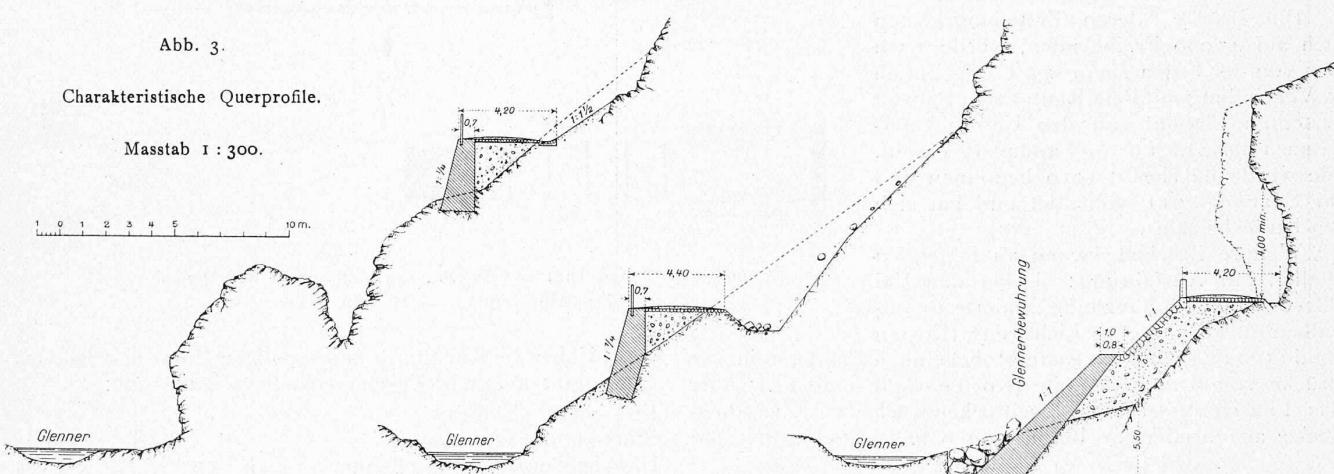


Abb. 8. Unterhalb Bad und Dorf Peiden.



Abb. 9. Ende der neuen Strasse beim Bad Peiden.

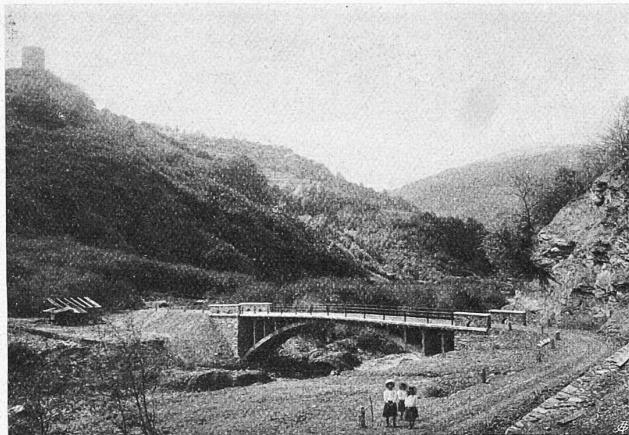


Abb. 11. Glennerbrücke talauswärts gesehen.

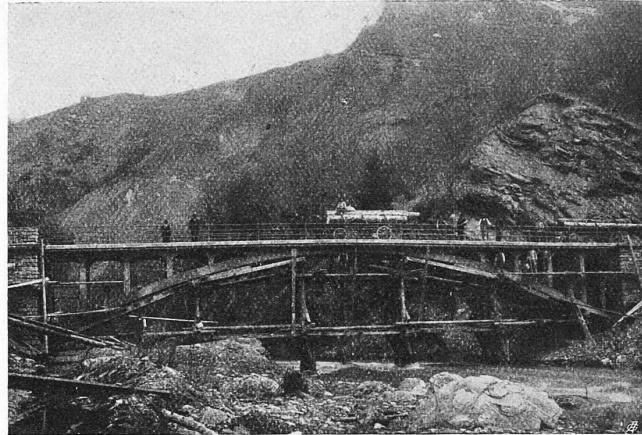


Abb. 10. Belastungsprobe der Glennerbrücke.

Der statischen Berechnung wurde ein Wagen von  $8\text{ t} + 25\%$  Zuschlag für Erschütterungen, sowie  $400\text{ kg}$  pro  $\text{m}^2$  Fahrbahn zugrunde gelegt. Als Fundamentpressungen wurden berechnet: linksseitig (Pfahlfundation) min.  $0,65\text{ kg/cm}^2$ , max.  $2,85\text{ kg/cm}^2$ , rechtsseitig (Fels) 1,55 bzw.  $2,65\text{ kg/cm}^2$ . Die Druckbeanspruchungen im Beton, bei Vollbelastung, schwanken im Bogen zwischen 17 und  $43\text{ kg/cm}^2$ , in der Fahrbahnplatte zwischen 17 und  $30\text{ kg/cm}^2$ , die Spannungen im Eisen zwischen 185 und  $430\text{ kg/cm}^2$ , bzw. 1000 und  $1170\text{ kg/cm}^2$ . Die Bleiplatten der Gelenke sind mit einem Höchstdruck von  $60\text{ kg/cm}^2$  beansprucht. Die Bogenaxe fällt mit der Drucklinie für Eigengewicht zusammen.

Die Brücke, deren Erstellungskosten sich auf 45 000 Fr. belaufen, wurde nach den von der Firma *Bolliger & Co.* in Zürich in Verbindung mit dem Kantonalen Bauamt erstellten Plänen von der Unternehmefirma *Caprez & Co.* in Landquart erbaut. Sie wurde im Herbst 1910 begonnen und im Sommer 1911 vollendet und hat sich bis heute bewährt.

Weitere Brücken kamen an folgenden Stellen zur Ausführung: Ueber den Val Pilacus oberhalb Ilanz eine armierte Betonbalkenbrücke von 4 m Lichtweite (Kosten rund 1500 Fr.); über das Rieinertobel eine gewölbte, steinerne Brücke von 8 m Lichtweite (Kosten rund 4000 Fr.); über das Pitaschertobel eine Eisenbalkenbrücke mit Zwischendecke aus armiertem Beton von 6 m Lichtweite (Kosten

rund 4000 Fr.); über das Duvinertobel bei Peidnerbad eine Eisenbalkenbrücke mit armierter Betondecke von 9 m Lichtweite (Kosten rund 5000 Fr.). Ausserdem musste an einer Rüfestelle unterhalb des Rieinertobels eine gewölbte Steinschlaggalerie von 6 m Länge, oberhalb des Rieinertobels ein kurzer Felstunnel von 25 m Länge erstellt werden.

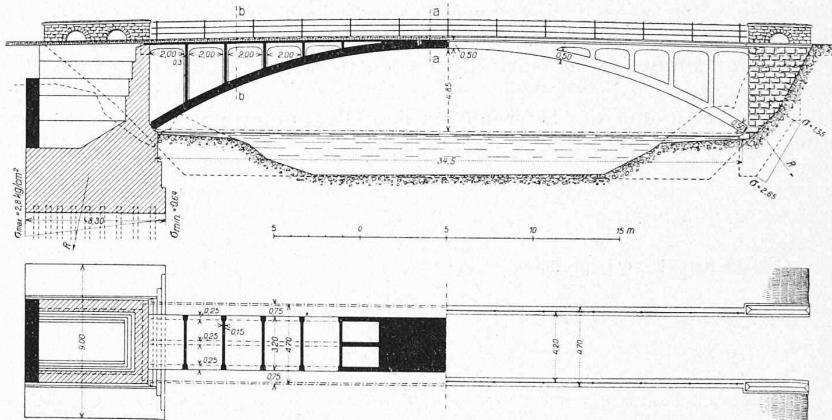


Abb. 12. Längsschnitt und Ansicht, Horizontalschnitt und Draufsicht der Glennerbrücke. — Masstab 1:400.

Ueber die Kubaturen und sonstigen Masse des Strassenbaues gibt folgende Zusammenstellung Auskunft:

Erd- und Felsabtrag	rund $75\,000\text{ m}^3$
Stütz- und Futtermauern	rund $6\,000\text{ m}^3$
Uferschutzmauern am Glenner und an den Seitentobeln	rund $6\,000\text{ m}^3$
Mauerwerk der Brücken und Durchlässe (ohne Glennerbrücke)	rund $600\text{ m}^3$
Zementröhren-Durchlässe	rund $600\text{ m}$
Chaussierung	rund $3\,500\text{ m}^2$
Geländer	rund $1\,800\text{ m}$

Die Baukosten der Strasse mit Vorarbeiten und Bauaufsicht und später fälligen Posten wie Garantierücklass und dergl., aber ohne Landerwerb, betragen rund 440 000 Fr., was rund 59 Fr. pro lfd. Meter und 14 Fr. pro  $\text{m}^2$  Strassenfläche ausmacht.

Diese Auslagen verteilen sich auf die verschiedenen Arbeiten wie folgt:

Vorarbeiten (Projektierung usw.) 1,4 %; Erd- und Felsarbeiten 38,5 %; Stütz- und Futtermauern 11,3 %; Verbauungsarbeiten am Glenner und an den Seitentobeln 16,7 %; Brücken 14,3 %; kleinere Durchlässe 2,6 %; Chausseierung 3,1 %; Geländer und Wehrsteine 2,9 %; Bauführung und Bauaufsicht 3,7 %; Tunnels und Steinschlaggalerien 2,8 %; Verschiedenes 2,7 %.

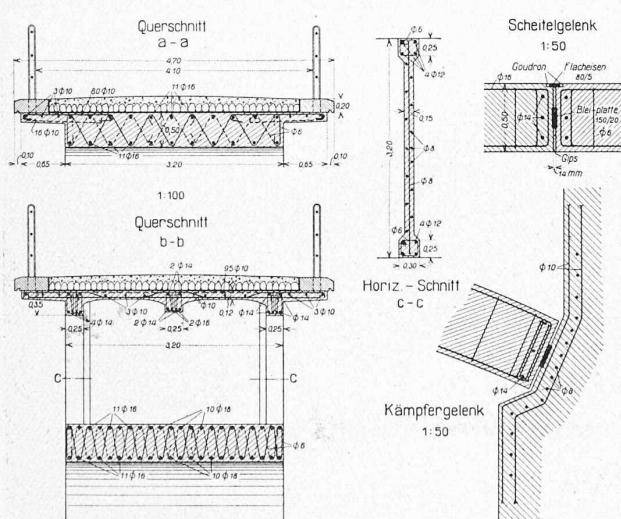


Abb. 13. Details der Glennerbrücke. — Schnitte 1:100; Gelenke 1:50.