Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 26

Inhaltsverzeichnis

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: 16.09.2025

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

INHALT: Technische Gesichtspunkte zur Beurteilung schweizerischer Strassenverkehrsfragen. — Schienenfahrzeuge mit und ohne Lenkachsen. — Wettbewerb für ein bündnerisches Kantonsspital auf dem Arlibongut in Chur. — Die S. B. B.-Ingenieure vor dem Parlament. — Mitteilungen: Nickel und Nickellegierungen in der chemischen Apparatetechnik. Phasenschieber für Freiluft-Unterwerke mit Wasserstoff-Kühlung. Leitsätze für Gebäudeblitzschutz. Zur Verlegung der Bahnlinie Wylerfeld-Bern. Eine Anlage zur Gewinnung von Elektro-Schmelzzement. Gebäudeschwingungen durch Erdbeben. Der 5. Kongress der UIPD. Die deutsche Gesellschaft für Metallkunde. — † Generaldirektor Hans Dinkelmann, Ingenieur. — Literatur.

Dieser Nummer ist das Inhalts-Verzeichnis des Bandes 103 beigelegt.

Band 103

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 26

Technische Gesichtspunkte zur Beurteilung schweizerischer Strassenverkehrsfragen.

Das Offenhalten der Julierstrasse im Winter.

Von A. SUTTER, Obering. des Kantons Graubünden, Chur.

Nachdem am 1. Mai 1934 das Winterhalbjahr der erstmaligen Oeffnung eines Schweizer Alpenübergangs, des Julier, abgeschlossen wurde, soll rückschauend Rechenschaft darüber abgelegt werden, was damit bezweckt und was erreicht worden ist, um festzustellen, ob es sich lohnt, auch in den kommenden Wintern diese Nord-Süd-Verbindung Deutschland-Italien durch die Schweiz für den Autoverkehr offen zu halten. Es kommen hierbei neben den technischen besonders auch die wirtschaftlichen Fragen in Betracht, wobei zu berücksichtigen ist, dass es sich nicht darum handeln kann, den jährlichen Ausgaben direkte Einnahmen, wie etwa Wegegelder oder „Strassenzölle" gegenüber zu stellen, wie dies in frühern Zeiten für die Alpenpässe wohl üblich, und noch zu Beginn des Autozeitalters, in Form kantonaler Abgaben, der Fall war.

Eine ganzjährige Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz ist nicht nur eine lokale Angelegenheit bündnerischer Talschaften, sondern eine im *schweizerischen* Interesse liegende Verkehrsfrage: Hauptzweck ist, den Reiseverkehr von Norden nach Italien, der im Winter 1932/33 allein 73 500 deutsche Autos aufwies, statt über Frankreich oder Oesterreich *durch die Schweiz* zu leiten[1]). Dass für die Wahl der Schweizerroute unsere Wintersportplätze eine grosse Anziehungskraft ausüben, trägt dazu bei, dass auch der nach Italien Reisende gerne Aufenthalt in der Schweiz nimmt, statt direkt auf dem ziemlich reizlosen Weg über den Brenner oder die Route d'Hiver des Alpes nach Süden zu fahren. Seit der Eröffnung des Julier Ende Januar konstatieren wir an der Grenze bei Castasegna (Bergell) täglich einen sehr regen Verkehr deutscher Autos von und nach Italien, während bisher im Winter diese Frequenz gleich Null war[2]). Für die Schweiz ist die Lösung dieser Angelegenheit auch insoweit von besonderer Bedeutung, als ihre Nachbarstaaten in Bezug auf Fremdenwerbung die grössten Anstrengungen machen. *Oesterreich* hatte bisher den Vorteil, durch den das ganze Jahr geöffneten Brenner, auf dem Weg von Deutschland nach Italien berührt zu werden. Durch den Bau der Grossglockner-Strasse[3]) wird es eine neue Attraktion für die Automobilisten erhalten. Der Arlberg, der wegen seiner Lawinen nicht ganzjährig geöffnet werden kann, wird solange wie möglich mit einer Schneeschleuder Snow-King, von Cletrac angetrieben (wie am Julier), für Autos frei gehalten.

In *Frankreich* bemüht man sich durch die ganzjährige Freihaltung einer Nord-Süd-Verbindung (Route d'Hiver des Alpes) den Fremdenstrom nach der französischen Riviera zu leiten. Besondere Wettbewerbe für Schneeräumung werden fast jährlich von Auto- und Verkehrsverbänden veranstaltet, zuletzt im März 1934 vom Touring-Club de France am Col du Lautaret[4]), sowohl für Maschinen, die mehr für

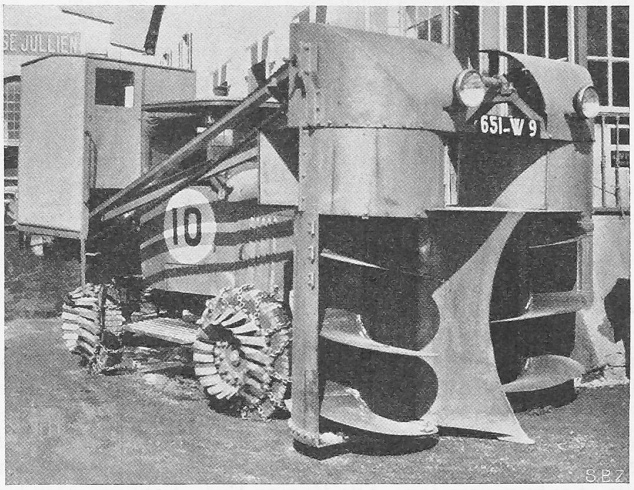

Abb. 1. Schrauben-Schneeschleuder System Latil (Suresnes) u. Jullien (Briançon).

Gegenden mit geringen Schneehöhen (bis 30 cm) in Frage kommen, als auch für Strassen mit bedeutenden Schneemassen und Steigungen bis 15%. Für die erste Kategorie kommen gewöhnliche Schneepflüge in Frage, für die zweite Schneeschleudern. Dass bei den Wettbewerben Preise bis zu 25 000 frs. Fr. verteilt wurden zeigt, welches Interesse in Frankreich für solche Maschinen besteht. Neben Lastwagen sind auch Raupenschlepper als Zug- oder Druckmaschinen tätig. Für die Bewältigung von grossen Schneehöhen war die von der Firma Latil (Suresnes/Seine) durch deren Vertreter Jullien in Briancon vorgeführte, eigenartige Schneeschleuder mit einer Prämie von 20 000 fr. Fr. ausgezeichnet worden (Abb. 1). Diese Konstruktion weist zwei senkrecht gestellte grosse Schrauben auf, die den Schnee nach oben schrauben und dann durch besondere Kanäle seitwärts ausschleudern. Die Schrauben sind vorn auf einem Lastwagen mit besonders bereiften Rädern befestigt und sollen Schneehöhen bis 1,50 m bewältigen. Jedenfalls ist der Gedanke, Schrauben statt Turbinen zum Schneeschleudern zu verwenden, sehr originell und er fand auch die verdiente Aufmerksamkeit.

In *Italien* fanden im Februar d. J. in Cortina d'Ampezzo (Dolomiten) ähnliche Versuche mit Schneeschleudermaschinen statt, wobei Schleudern mit 6 bis 8 Armen, auf horizontaler Achse befestigt, entweder parallel oder unter einem Winkel von 45° zur Fahrtrichtung angeordnet werden.[5]) Zu den ersten gehört der „Snow-King", von einem Traktor „Caterpillar" bewegt, eine amerikanische Schleudermaschine grössten Formates, die den höchsten Anforderungen genügt und Schneehöhen von 3 m bewältigte (Abb. 2). Während die Schneeschleuder am Julier, ein kleinerer Snow-King (No. 860) mit Cletrac Raupenschlepper von 40 PS, eine Bahnbreite von 2,50 m schafft, legte die Schleuder in Cortina d'Ampezzo, Modell 106 der selben Firma (Snow-Rotary-Plow Comp. U. S. A.) mit einem 75 bis 100 PS Traktor (der amerikanischen Firma Caterpillar Traktor Comp.), die Strasse in einem Zuge auf 3,10 m Breite frei. Der Traktor mit 6-Zylinder Dieselmotor wiegt 14 500 kg, die Schneeschleuder 3 100 kg, beide zusammen also 17 600 kg. Der hieraus sich ergebende Bodendruck der Raupen beträgt 0,64 kg/cm², somit noch etwas weniger als bei der nächst kleineren Maschine mit 0,70 kg/cm². Aus dem

[1]) Eine bezügliche Kartenskizze soll in einem nächsten Artikel erscheinen, der dem Gesamtproblem der Nord-Südstrassen gewidmet ist. Vergl. übrigens Bd. 101, S 213* (6. Mai 1933), weitere Kapitel dieser Artikelserie S. 226*; Bd. 102, S. 19*, 188*, 279*; Bd. 103, 8*, 91*, 131*. Red.

[2]) Dass dabei der Gotthardlinie keine Konkurrenz gemacht wird, geht daraus hervor, dass dort, trotzdem zu gleicher Zeit rd. 800 Motorfahrzeuge über den Julier fuhren, der diesjährige Osterverkehr gegenüber dem Vorjahr wesentlich zugenommen hat; die S. B. B. sollen in dieser Zeit lediglich für Autotransport 30 000 Fr. Einnahmen gehabt haben.

[3]) Siehe „S. B. Z." Bd. 102, S. 10, sowie S. 124 lfd. Bd.

[4]) Ausführlicher Bericht in „Génie civil" vom 31. März d. J. Red.

[5]) Ausführlicher Bericht in „L'Ingegnere" vom 1. Juni; ferner in der „Schweiz. Z. f. Strassenwesen" vom 8. März 1934. Red.