

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **117/118 (1941)**

Heft 11

PDF erstellt am: **19.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Vom Ausbau der Julierstrasse. — Aus der neuesten Entwicklung des Textilmaschinenbaues in der Schweiz. — Erfahrungen mit den Einschränkungen im Heizungsbetrieb im Winter 1940/41. — Durchbildung der modernen Hauskonstruktion als mechanisch unstarres System. — Mitteilungen: Generalversammlung der G. E. P. Absenkovorrichtung für

Personenaufzüge. Die schwimmende Brücke über den Lake Washington. Zerstörung und Wiederaufbau von Brücken und Wehren im Unterlauf der Seine. Auslaufbahn mit Luftbeimischung. Reise zu französischen Wasserstrassen. Verfahren zur Ermittlung der Erdmassen bei veränderlicher Böschungsform. Das Haus zum «Ritter» in Schaffhausen. — Literatur.

Band 118

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung

Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestaffet

Nr. 11

## Vom Ausbau der Julierstrasse

Die enge Verbundenheit des Bündnervolkes mit dem seine Bergpässe benützenden Verkehr hat, nach manchen Enttäuschungen und Rückschlägen, durch zähe, stetige Anpassung an geänderte Verhältnisse in den letzten Jahren zum Ausbau der Julierstrasse von Chur bis zur Landesgrenze in Castasegna geführt. A. Sutter, Oberingenieur des Kantons Graubünden, unter dessen Leitung das grosse Werk geworden, gibt in «Strasse und Verkehr» vom 21. März und 4. April 1941, begleitet von reichem Bildmaterial, historischen und finanziellen Daten, eine ausführliche Beschreibung, der wir die folgenden Mitteilungen entnehmen.

Der Julierpass dürfte bereits in ältester Zeit als Alpenübergang gedient haben, so z. B. geschichtlich verbürgt schon im 5. Jahrhundert v. Chr. den Kelten bei ihrem Zug nach Italien. Als Römerpass ist die Julierstrasse als wichtigste Verbindung durch die rätschen Alpen im Itinerarium Antonini, in der Tabula Peutingeriana und durch zahlreiche römische Funde mehrfach bezeugt<sup>1)</sup>. Dass man schon dazumal, zur Zeit primitivster Saumwege, den Julier dem kürzeren Septimerübergang vorzog, liegt, bei ähnlicher Kulminationshöhe beider (Septimer 2311, Julier 2287 m), im wesentlich günstigeren Anstieg seiner Südrampe. Auch hat er den Vorzug, einer der sonnenreichsten Berge des Engadins mit schnellster Schneeschmelze zu sein, womit seine Benennung als Kultstätte der Julfeste, der Verehrung der wiederkehrenden Sonne, im Zusammenhang zu stehen scheint.

Die genannten Eigenschaften sind aber auch die Ursache der Bevorzugung der Julierstrasse in neuester Zeit. Als ein Volksbegehren für die Stützung des Fremdenverkehrs zum Bundesbeschluss vom April 1935 über den Strassenausbau im Alpengebiet führte, wurde in dessen Auswirkung hinsichtlich der Bundessubventionen Anfang 1937 dem Julier verkehrspolitisch die Priorität als bündnerischem Nord-Süd-Alpenübergang zugesprochen, besonders auch wegen der Möglichkeit seiner Offenhaltung im Winter für durchgehenden Autoverkehr. Seine Frequenz ergab sich als Mittel der Jahre 1934/1939 mit 38 400 Motorfahrzeugen, davon 30% aus Graubünden, 24% aus der übrigen Schweiz und 46% aus dem Ausland, was den geringen Verkehrsanteil des Kantons im Verhältnis zu seiner finanziellen Belastung und die ausgesprochene Bedeutung für den internationalen Tourismus belegt. Die wichtige Winterfrequenz ergab sich zu rund  $\frac{1}{3}$  des Gesamtverkehrs.

Schon in den Jahren 1934/35 wurde mit Teilkorrekturen im Bergell begonnen und im April 1936 hat sodann das Bündnervolk mit dem III. Strassenbauprogramm den Ausbau der Verbindung Chur-Castasegna über Lenzerheide-Julier-Maloja beschlossen, sodass mit dem gewährten Bundesbeitrag von 65% die Finanzierung gesichert war.

Massgebend für das Bauprojekt waren, soweit wirtschaftlich möglich, die Normalien der Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner. Grosszügige Abweichungen von der vorhandenen Linienführung waren, auch aus finanziellen Gründen, zu vermeiden, und man musste sich mit lokalen Verbesserungen begnügen. Die bisherige Strassenbreite von 4,20 bis 5,50 m hat man auf durchgehend 6 m erhöht. Rad- und Fussgängerstreifen sind auf die Ortschaften (und zu deren Lasten) beschränkt<sup>2)</sup>. Die Linienführung wurde möglichst gestreckt und dem Ausbau der Kurven, besonders der Kehren, grosse Sorgfalt gewidmet. Die letztgenannten erhielten durchwegs 12 m äusseren Radius und wegen der Abrutschgefahr der Fahrzeuge im Winter (auch bei rauhem Belag) ein maximales Quergefälle von 10%. Verbesserungen der Steigungsverhältnisse erfolgten nur in besonders steilen Partien, doch verbleiben, in allerdings nur wenigen kurzen Strecken, noch Gefälle von rund 11%. Für Stütz- und Futtermauern konnte man durchwegs, bei Brücken und Galerien zum grössten Teil Naturstein verwenden. Eine Kombination mit Beton bzw. Eisenbeton wurde nur in Fällen schwieriger statischer Verhältnisse gewählt. Besondere Sorgfalt verwendete man auf die Entwässer-

ungen und zwar auch des Strassenkörpers selbst z. B. durch Auskofferungen zur Vermeidung von Deckenschädigungen durch Frost.

Von den grösseren Bauwerken seien erwähnt: die Eggatobelbrücke unterhalb Churwalden mit eingespanntem Bogen von 37 m Spannweite in Beton mit Steinverkleidung, die Albula-Brücke in Tiefenkastral mit einer auf dem alten steinernen Gewölbe aufgesetzten Verbreiterung in Eisenbetonkonstruktion, eine Lösung, die auch bei der Errbachbrücke bei Tinzen zur Anwendung kam. Der hölzerne Punt Gilla zwischen Roffna und Mühlen ist durch eine Eisenbetonbalkenbrücke von 23,7 m Stützweite mit auskragenden Widerlageregegengewichten ersetzt worden<sup>3)</sup>. Auch mussten die alten Holzbrücken bei Turnatsch oberhalb Mühlen und die Justiziabrücke zwischen Marmels und Bivio Massivkonstruktionen weichen, da die Lage dieser Objekte wie alle andern früheren Holzbrücken in unübersichtlichen Kurven bei Erneuerung in gedeckten modernen Holzkonstruktionen, Kollisionen auf der Brücke hätten befürchten lassen. Im einzigen Lawinenzug von Bedeutung, Motta Palousa, wird die Strasse in einer Eisenbeton-Galerie geführt, deren Bemessung eine Belastung von 4 m Schnee mit einem Stosszuschlag von 70% zu Grunde gelegt wurde. Der 110 m lange Crapsès-Tunnel unter dem bekannten «Stein» musste von 4 auf 6,5 m verbreitert und auf 4,2 m erhöht, die Portale durch Steinschlaggalerie geschützt werden. Von den vielfachen Verbaunungen und Entwässerungen zur Sicherung der Strasse seien derjenigen oberhalb Tiefenkastral bei Tgiant Ladrung, sowie zwischen Tinzen und Roffna Erwähnung getan.

Der *Fahrbahnbelag* ist aufgebaut aus einer Unterlage von 20 cm Steinbett und 10 cm Schotter mit beidseitigen Quergefällen von 1%, auf die eine Teer-Bitumenmischung im Verhältnis 2:1 mit einem Füllersatz aufgebracht ist. Die Zusammensetzung ergab sich für die vorliegenden Bedürfnisse bezüglich Oberflächenrauigkeit, Widerstand gegen Verkehrsangriffe und Dichte zur Verhinderung des Feuchtigkeitseintrittes bzw. der Frostgefahr aus Untersuchungen und Vorschlägen der EMPA Zürich. Der Belag hat sich bestens bewährt; im besonderen ist hervorzuheben, dass sich leichte Rissbildungen als Frostfolgen des Untergrundes bei wärmerer Witterung durch die Klebekraft der Bindemittel selbsttätig wieder schliessen.

Hinsichtlich der *Verkehrssicherung* sei noch auf die ausserhalb der Strassenutzbreite liegenden Randsicherungen auf Schüttungen und die allerdings sehr leichten Streifgeländer<sup>4)</sup> bzw. Abweissteine hingewiesen, ferner auf den bermenartigen Ausbau von Wandmauern zur Sichtverbesserung und auf die Hausabbrüche in Borgonovo und Castasegna im Bergell. Auch gehören in diesen Rahmen die Erstellung von SOS-Stationen, die vom Automobilclub der Schweiz in verdankenswerter Weise in angemessenen Abständen eingerichtet worden sind.

Von besonderer Verkehrswichtigkeit war für die Schweiz, wegen der Konkurrenzierung des winterlichen Nord-Süd-Verkehrs durch den Brenner im Osten und die Route d'hiver des Alpes im Westen, die *Offenhaltung* des Julier als einzigen schweizerischen Winter-Hochalpenübergangs. Dies war in wirtschaftlicher Weise nur durch Schneeschleudermaschinen möglich. Im Dezember 1933 begonnene Versuche führten nach ausserordentlichen Anstrengungen zu einem vollen Erfolg<sup>5)</sup>. Zwei Maschinen haben ihren Standort auf dem Julierhospiz. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass die auf der Strasse verbleibende gepresste Schneeschicht höchstens 15 cm betragen darf, um bei Erweichung und Einsinken der Autoräder das verhängnisvolle Schleudern zu verhindern. Auch muss stets die ganze Strassenbreite freigehalten werden. Eine wesentliche Mithilfe für die Offenhaltung der Strasse bilden auch die auf Grund der Erfahrungen aufgestellten hölzernen Schneewände zur Verhinderung oder Verringerung von Schneeverwehungen.

Die *Kosten* des Ausbaues der Julierstrasse waren nach dem Voranschlag des Jahres 1934 mit 7,1 Mio Fr. bemessen, doch erhöhten die Preissteigerungen bis 1939 (rund 40%!; hauptsäch-

<sup>1)</sup> Th. Gubler: Die römischen Alpenstrassen der Schweiz, in «Die Autostrasse», Mai 1941.

<sup>2)</sup> Statt diesen stark verteuernenden Verbreiterungen wäre besonders in Gebirgskantonen viel wichtiger die Schaffung von Wanderwegen, die im Zeitalter des Automobils auch bei staubfreien Strassen im Interesse der noch wandernden Naturfreunde anzustreben sind.

<sup>3)</sup> Siehe «SBZ» Bd. 111, S. 39\* (22. Jan. 1938).

<sup>4)</sup> «SBZ» Bd. 117, Seite 57: Strassenabschränkung und Randmarkierung.

<sup>5)</sup> Vgl. Schneeräumung am Julier in «SBZ» Bd. 103, S. 303\* (30. Juni 1934) und Bd. 111, S. 154\* (26. März 1938).