Vom Bau der Kerenzbergstrasse

Autor(en): **Toneatti, P.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **121/122 (1943)**

Heft 21

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-53212

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.e-periodica.ch

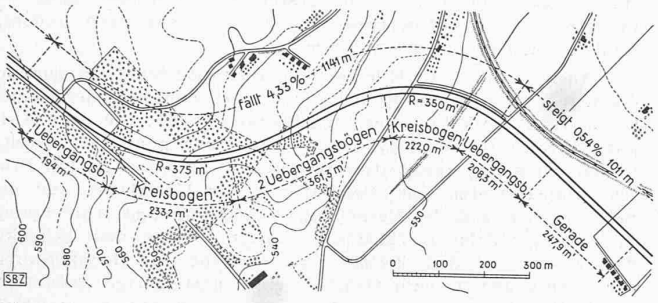

Abb. 9. Projektierte Neuanlage einer Hauptdurchgangstrasse. S-förmige Steilrampe mit fahrtechnisch günstiger und flüssiger Linienführung bei Einschalten von Uebergangsbögen

Vom Bau der Kerenzerbergstrasse

Von Dr. sc. techn. P. TONEATTI, Dipl. Ing., Bauunternehmer, Rapperswil

Der Ausbau nach modernen Grundsätzen begann 1928; im Jahre 1936 war die Strasse von Näfels bis «Stocken» (erste Kehre unterhalb Obstalden), auf eine Länge von 11,3 km vollendet[1]). Die «Ostrampe» von «Stocken» bis zum Abschluss an die bestehende Walenseestrasse Mühlehorn - Murg im Tiefenwinkel, mit einer Länge von 2,7 km[2]) und einem Kostenvoranschlag von 1,7 Mio Fr., wurde im Herbst 1936 zur Ausführung vergeben. Als an diesen Bauten beteiligter Unternehmer möchte ich dazu folgende Ausführungen machen.

Besondere Bauobjekte waren der Tunnel durch das Fuchsfallenhorn und der Durchlass beim Meerenbach; beide sind an der zitierten Stelle der SBZ dargestellt.

Der gesamte Höhenunterschied «Stocken»-Tiefenwinkel beträgt 175,30 m, die mittlere Steigung somit 6,5 %. Die Höchststeigung ist 7,6 % auf 57 m Länge. 1548 m liegen in Kurven, 1151 m in Geraden. Die Krümmungsverhältnisse sind günstig; R = 40 m auf 97,50 m Länge ist der Minimalradius, der Maximalradius beträgt 400 m. Der Baugrund ist ebenfalls als günstig zu bezeichnen. Die Strasse liegt auf grosse Strecken im Felsen (Oerlikalk, Zementsteinschiefer, Quintner-Kalk). Wo der Baugrund nicht aus Fels besteht, bilden standfeste Moränen oder Bachschutt im Einschnitt die Unterlage des Fahrbahnkörpers.

Auf die Herstellung eines trockenen und tragfähigen Baugrundes ist grösstes Gewicht gelegt worden. Als normale Versteinerung der Fahrbahn wurde ausgeführt: im Felseinschnitt eine Schotterlage von 20 cm; in der Moräne und in anderem standfestem Boden ein Steinbett von 25 cm, darüber eine Schotterlage von 12 cm; auf nur steinigen Auffüllungen eine Schotterlage von 20 cm; auf Auffüllungen aus Moräne und Bachschutt ein Steinbett von 25 cm, darüber eine Schotterlage von 12 cm. Als grösster Abstand der Durchlässe für Strassenentwässerung wurden 80 m nicht überschritten. Die Fahrbahndecke ist der ganzen Länge nach beidseitig abgegrenzt: Bei Wandmauern und Einschnitten mit einem Stellstein, in Auffüllungen mit einem Fahrbahnstein. Stellsteine und Fahrbahnsteine sind auf ihrer ganzen Länge in Beton versetzt. Die Fahrbahn wurde durchwegs mit Pflaster oder einem bituminösen Belag versehen.

Die Mauern sind als Mörtelmauern (Beton mit Steinverkleidung) ausgeführt. Der Fried[3]), wo die Verkehrssicherheit ihn erforderte und bei Weideland, wurde wie folgt erstellt: als Parapetmauer 30,90 cm sichtbare Mauerhöhe auf hohen Stützmauern; als Wehrsteinabschluss in weniger steilem Gelände und auf Stützmauern bis etwa 3 m sichtbare Mauerhöhe; als normaler Eisenfried bei Weideland.

[1]) Vgl. SBZ Bd. 103, S. 91* (1934). — [2]) SBZ Bd. 108, S. 193* (1936).
[3]) Glarnerische Bezeichnung für Einfriedigung.

Von links: der Verfasser, Bundesrat Kobelt (damals noch St. Gallischer Baudirektor), Kantonsingenieur Blumer (†) und Ing. Bachmann bei der Eröffnung am Fuchsfallenhorn-Tunnel Bew. 6057 lt. BRB 3. X. 39

Kostenzusammenstellung der Ostrampe:

1. Erd- und Felsarbeiten	Fr.	225 525.—
2. Versteinerung der Fahrbahn	„	54 000.—
3. Kunstbauten	„	927 749.—
4. Einfriedigungen, seitliche Fahrbahnabschlüsse	„	90 200.—
5. Fahrbahn- und Trottoir-Belag	„	162 000.—
6. Bodenerwerb, Entschädigungen für Kulturen und Gebäude	„	46 000.—
7. Herstellung von Zufahrtstrassen	„	64 995.—
8. Unvorhergesehenes	„	129 531.—
Gesamtkosten	Fr.	1 700 000.—

Das von Kantonsingenieur A. Blumer verfasste Projekt wurde vor der Ausführung Prof. E. Thomann E.T.H. zur Begutachtung unterbreitet. Die örtliche Bauleitung besorgte der heutige Kantonsingenieur F. Trümpy.

Während des Baues, der ohne grosse Unfälle und Naturkatastrophen ausgeführt wurde, hatten wir öfters hohen Besuch. Auch Diplomanden unserer E.T.H. wohnten einmal einer Exkursion bei, was uns Ingenieure in der Praxis besonders freute. Am 1. September 1938, nach zweijähriger Bauzeit, wurde die Ostrampe der Kerenzerbergstrasse feierlich eingeweiht.

Der Befestigungsbau durch Unternehmer und die Truppe

Von Dipl. Ing. WILLY STÄMPFLI, Major, z. Z. Armeestab

Die Frage, ob Befestigungsbauten besser an das zivile Baugewerbe zur Ausführung vergeben oder durch die Truppe selbst ausgeführt werden sollen, ist während des gegenwärtigen Aktivdienstes öfters von dazu Berufenen, aber auch in Form ungerechtfertigter Kritik von Unberufenen gestellt und diskutiert worden. Sie lässt sich eindeutig überhaupt in dieser einfachen Form gar nicht beantworten, da die Antworten ganz verschieden lauten müssen, je nachdem der Standpunkt der reinen Wirtschaftlichkeit der Ausführung, der Zweckmässigkeit in militärischer Hinsicht, die Art der Kredite für solche militärische Anlagen oder auch nur die Interessen des Baugewerbes und der Arbeitsbeschaffung zum Ausgangspunkt genommen werden.

In erster Linie muss man sich die historische Entwicklung des Befestigungsbaues während des gegenwärtigen Aktivdienstes in die Erinnerung zurückrufen. Die mehrere Jahre vor Ausbruch des Krieges in Angriff genommenen Bauten der Grenzbefestigungen wurden nach den taktischen Weisungen der Generalstabsabteilung des Eidg. Militärdepartements vom Bureau für Befestigungsbauten (BBB) projektiert, auf Grund beschränkter Submissionen von zivilen Bauunternehmungen offeriert, und gestützt auf diese Angebote einem oder mehreren Unternehmern zur Ausführung übertragen. Die Ausführung durch den Unternehmer erfolgte — auch wenn die Bautermine kurz waren — nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit des zivilen Bauwesens in einer Zeit, wo weder Mangel an Arbeitskräften noch Mangel an Baustoffen und Rohstoffen herrschte. Ein Teil dieser Bauten war bei Kriegsausbruch fertig, ein anderer Teil aber erst in Ausführung begriffen.

Nachdem die Armee anfangs September 1939 die Mobilmachung und den Aufmarsch in die befohlenen Räume durchgeführt und die zur nachhaltigen Verteidigung angeordneten Stellungen rekognosziert hatte, erfolgte auch sogleich der allgemeine Befehl zur Inangriffnahme der zur Verstärkung des Geländes notwendigen Befestigungsarbeiten. Hier muss man sich nun zurückversetzen in die damalige militärpolitische Lage der Armee wie unseres Landes überhaupt. Niemand wusste, in welchem Moment auch wir angegriffen und in den Krieg verwickelt werden konnten, noch an welcher Front dies geschehen würde. Es galt, überall und jederzeit bereit zu sein, und dementsprechend hatte sich das Programm der Befestigungsarbeiten den taktischen Bedürfnissen anzupassen. Man musste daher auf Grund der ersten Rekognoszierungen überall und mit möglichst vielen Arbeitskräften mit einfachen Feldbefestigungsarbeiten beginnen und diese in den folgenden Tagen, Wochen und Monaten ergänzen, besser ausbauen und verstärken. Die technischen Bautruppen unserer Armee — Sappeure, Mineure, Pontoniere und HD-Baudetachemente — bildeten das Kader und den Kern dieser ad hoc gebildeten militärischen Baustellen, die nicht mit Bewachungs- oder Ausbildungsaufgaben beschäftigten