



**BRENNER AUTOBAHN  
AKTIENGESELLSCHAFT**

DER VORSTAND  
2014-1963 Dir. Ing. U/mf

A-6021 INNSBRUCK, .....  
RENNWEG 10 a, POSTFACH 637  
TEL. 31 791, FS 6-3811

22

1963-06-13

Firma  
VERGLIMIT s.a.

30, av. Pictet-de-Rochemont  
CH- 1207 Genève/Suisse

Betreff: Verglimit-Belag auf der Brenner Autobahn

Sehr geehrte Herren!

Sie haben uns mit Schreiben vom 8. Mai 1963 um unsere Erfahrungen bezüglich der Lebensdauer und Wirkungsdauer der Verglimit-Beläge auf der Brenner Autobahn befragt.

Dazu können wir nun nach rund neunjähriger Beobachtung, dies betrifft die noch vorhandenen Beläge vor und nach der Europabrücke, und nach achtjähriger Erfahrung mit dem Belag des Westastes der Brenner Autobahn mitteilen, daß die angesprochenen Beläge noch keinen Anlaß zur Erneuerung geben und sicher unter Verkehr liegen. Wie Ihnen bekannt, wurde der Belag auf der Europabrücke selbst wegen der auf die von der orthotropen Stahlplatte herrührenden Schäden des Fahrbahnbelages (nicht auf die Verglimitbeigabe zurückzuführen) inzwischen erneuert und mußte, um einen homogenen, standfesten Fahrbahnbelag zu erhalten, eine Spezialmischung in der gesamten zur Verfügung stehenden Konstruktionshöhe als Belag eingebaut werden. Dabei wurde zum Bedauern unseres Winterdienstes auf den Verglimit-Belag verzichtet.

Von den eingangs erwähnten Belägen ist zu berichten, daß **bis heute** deren **Wirksamkeit** festgestellt werden kann. Dies dokumentiert sich rein optisch bei hoher Luftfeuchtigkeit und sonst trockener Fahrbahn durch die auf die Hygroskopie des "Verglimit" zurückzuführenden Feuchtpunkte an der Belagsoberfläche.

Wie schon angedeutet, schätzen wir den Verglimit-Belag als Hilfe gegen Überraschungsglätten, die bei Temperaturwechseln um  $6^{\circ}$  und hoher Luftfeuchtigkeit auftreten können.

an Firma VERGLIMIT, GENEVE

vom 1933-06-13

Wir gehen davon aus, daß Ihnen die technischen Details der Herstellung unserer Verglimit-Beläge bekannt sind, sind jedoch erforderlichenfalls gerne bereit, uns vorliegende Unterlagen zu übermitteln.

In der Hoffnung Ihnen mit dieser Auskunft gedient zu haben, verbleiben wir

mit vorzüglicher Hochachtung

BRENNER AUTOBAHN  
AKTIENGESELLSCHAFT

*Unterholzner*

Translation of the letter "Brenner Autobahn"

Subject: VERGLIMIT-Section on the "Brenner Highway"

Dear Sirs,

In your letter of May 23rd, 1983, you asked us about the duration of life and effectiveness of the VERGLIMIT-sections on the "Brenner Highway".

After nine years of observation concerning the still existing sections before and behind the "Europe Bridge" and after eight years of experience concerning the section of the west branch of the "Brenner Highway", we can let you know that the mentioned sections do not give any cause to be renewed and lie safely under traffic. As you know the pavement on the "Europe Bridge" itself has been renewed in the meantime because of the damage in the pavement caused by the orthotropic steel plate (not caused by the VERGLIMIT-addition). A special mix asking for the whole construction height available had to be built in, in order to have a homogeneous, stable pavement. To the regret of our winter maintenance service there was no VERGLIMIT built in.

Concerning the first-mentioned sections we can say that their effectiveness can be stated up to today. This is documented visually at high air humidity and otherwise dry road by the moist points on the road surface due to the hygroscopicity of "VERGLIMIT".

As already indicated we appreciate the VERGLIMIT-surface as help against surprise icing which can occur at temperature changes around 0°C and high air humidity.

We suppose that the technical details of the construction of our VERGLIMIT-surfaces are known to you, nevertheless we would be pleased to supply you with existing documents in case of need.

We hope that this information is of any use to you and remain

Yours faithfully,

BRENNER HIGHWAY

Traduction de la lettre "Brenner Autobahn"

Concerne: Revêtement VERGLIMIT sur "l'Autoroute du Brenner"

Messieurs,

Par votre lettre du 3 mai 1983 vous nous avez interrogé au sujet des durées de vie et d'efficacité des revêtements VERGLIMIT sur l'autoroute du Brenner.

A ce sujet nous pouvons aujourd'hui vous informer qu'après une durée d'observation d'environ neuf ans des revêtements toujours existant avant et après le "Pont de l'Europe" et après une expérience de huit ans avec le revêtement situé sur la branche ouest de "l'Autoroute du Brenner", les revêtements en question ne donnent pas encore lieu d'être renouvelés et répondent à la sécurité routière. Comme vous le savez, le revêtement sur le "Pont de l'Europe" lui-même a entre-temps été renouvelé suite aux dégâts causés par la plaque d'acier orthotropique (dégâts non-liés au revêtement VERGLIMIT) et, afin d'obtenir un revêtement homogène et résistant, le revêtement précité s'est vu incorporer un mélange spécial sur toute la hauteur de construction disponible. Au regret de notre service hivernal on a renoncé à un revêtement VERGLIMIT.

Concernant les revêtements mentionnés en premier lieu, on peut constater leur efficacité jusqu'à ce jour. Une reconnaissance optique est obtenue sur une chaussée sèche par une humidité atmosphérique élevée: dès lors apparaissent des points humides à la surface du revêtement dus à l'hygroscopie de "VERGLIMIT".

Comme nous l'avons déjà cité, nous apprécions le revêtement VERGLIMIT en tant qu'aide contre le verglas survenant par surprise lors de changements de températures autour de 0° et par une humidité atmosphérique élevée.

Nous supposons que vous connaissez les détails techniques de la construction de nos revêtements VERGLIMIT mais nous sommes volontiers prêts à vous fournir, en cas de nécessité, toute documentation disponible.

Nous espérons que ces renseignements vous seront utiles et vous prions d'agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

L'AUTOROUTE DU BRENNER