L'ASIC et la sécurité de l'emploi

Autor(en): **Matter, Frédéric**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95 (1977)**

Heft 41: **ASIC-Sondernummer: Brückenbau**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-73467

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

HERAUSGEGEBEN VON DER VERLAGS-AKTIENGESELLSCHAFT DER AKADEMISCHEN TECHNISCHEN VEREINE, 8021 ZÜRICH, POSTFACH 630

ASIC Association Suisse des Ingénieurs-Conseils
Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieure
Associazione Svizzera degli Ingegneri Consulenti

Sondernummer 1977: Brückenbau

L'ASIC et la sécurité de l'emploi

Tout en saluant la parution annuelle consacrée une fois de plus à l'activité de quelques membres de notre association, nous aimerions souligner que depuis 1973, début de la récession, les effectifs de nos collaborateurs – 1800 personnes – n'ont pratiquement pas varié. A quoi cela tient-il? Peut-être que nos statuts, très strictes dans le domaine de la formation, de l'expérience et de l'indépendance, font que nos quelques 180 propriétaires de bureaux d'étude, bureaux petits et moyens pour l'essentiel, sont fortement personnalisés et de ce fait sont à même de pratiquer une grande souplesse d'adaptation et offrir une certaine qualité de prestations aux maîtres d'ouvrages qui existent encore. En tout état de cause, une bonne stabilité du personnel garantit un meilleur exercice de la profession et nous voulons espérer que le nombre de nos collaborateurs ne fléchira pas ces prochaines années. Le corollaire à cette situation, c'est le problème de notre règlement d'honoraires. A ce sujet, l'ASIC soutient sans restriction la SIA dans ses efforts pour assurer à ses membres une rémunération équitable assurant une existence raisonnable à nos bureaux d'étude.

Frédéric Matter, président de l'ASIC

Der Lehnenviadukt Beckenried

Nationalstrasse N2: Abschnitt Höfe–Seelisbergtunnel (Kt. Nidwalden)

Von **Dialma Jakob Bänziger**, Zürich

Allgemeines und Grundlagen

Die Grundlagen des Projektes, die Vorbereitung und Durchführung des Submissionswettbewerbes gemäss SIA-Ordnung 153 vom 28. Februar 1973 bis 29. Oktober 1973 sowie die Beurteilung und der Entscheid durch das Preisgericht im April 1974 sind im Bericht von *U. M. Eggstein* (Luzern) (SBZ, Nr. 34, 1974) veröffentlicht worden [1]. Die besonderen geologischen und geotechnischen Aspekte bei der Planung und beim Bau des Lehnenviaduktes wurden an der *Frühjahrstagung der Schweizerischen Gesellschaft für Boden- und Felsmechanik* in Luzern vom 13. Mai 1977 in folgenden Referaten behandelt: «Allgemeines über Planung der Nationalstrasse N2 im Kanton Nidwalden» *(B. Boffo)*, «Erläuterung des Gesamtprojektes des Lehnenviaduktes Beckenried» *(U. M. Eggstein)*, «Der Einfluss der Fundation auf das Konzept des Viaduktes» *(D. J. Bänziger)*, «Geologie und Geotechnik» *(T. R. Schneider)*, «Bodenmechanische Probleme, Hangstabilität und Hangsanierungsprojekt» *(R. Mengis)*, «Berechnung und Durchführung der Schächte – Erdbauarbeiten» *(U. Vollenweider)*. Die Referate werden durch die genannte Gesellschaft und zum Teil auch in der SBZ publiziert. Im folgenden Bericht wird daher auf die *Grundlagen* und die besonderen *geotechnischen Aspekte* nur noch so weit eingetreten, als es für das Verständnis der Zusammenhänge notwendig ist.

Grundkonzept des Projektes

Bei Beginn der Projektierungsarbeiten am Trassee, die durch das *Kantonsingenieurbüro Nidwalden* und das *Ingenieurbüro Hch. Bachmann* (Luzern) erfolgten, wurde an eine konventionelle Strassenführung mit Dämmen, Hanganschnitten, Stützmauern und Brücken über die zahlreichen Bachtobel hinweg gedacht. Dementsprechend schmiegte sich die Linienführung so gut als möglich an das bestehende Gelände an. Das Projekt ist 1969 bezüglich Lage und Nivellete öffentlich aufgelegt worden (Bild 1).

Die *geologischen Untersuchungen* von *T. R. Schneider* (Uerikon) zeigten, dass der Hang weder stark angeschnitten noch mit Dämmen belastet werden darf, weil dadurch seine Stabilität und die des Strassenkörpers gefährdet würde. Ein konventioneller Strassenbau schied somit aus. Wegen des sehr steil abfallenden Geländes hätte er auch keine Kostenvorteile gebracht. Als *Alternative* wurde durch den Geologen auch eine *Tunnellösung* geprüft. Der Tunnel hätte im westlichen Bereich auf eine grössere Länge Lockergestein und bautechnisch ungünstigen Flysch-Schiefer durchfahren müssen. Vom Tunnelende in der Felswand des Rütenerseelis bis zum Portal des Seelisbergtunnels wäre eine rund 460 m lange Brücke erforderlich gewesen. Die Untersuchungen für diese Variante ergaben zwei- bis dreimal so hohe Erstellungskosten im Vergleich mit