Der Viadukt von Chillon VD : Ingenieure Prof. Jean-Claude Piguet, R. Hofer, M. Tappy SIA, Lausanne

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **59 (1972)**

Heft 5: **Fussgängerbereiche in der Altstadt - Öffentlicher Verkehr**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-45841

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

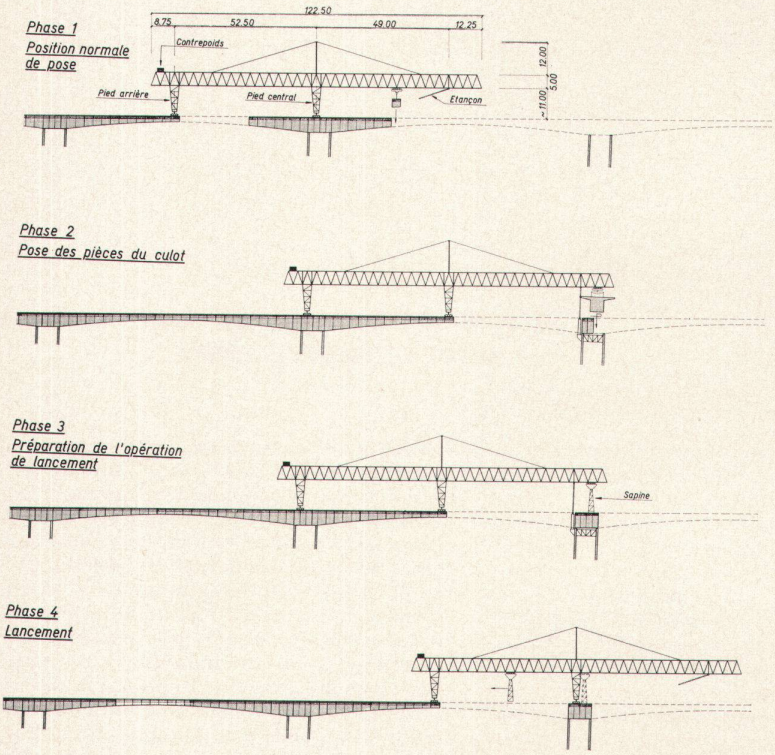
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

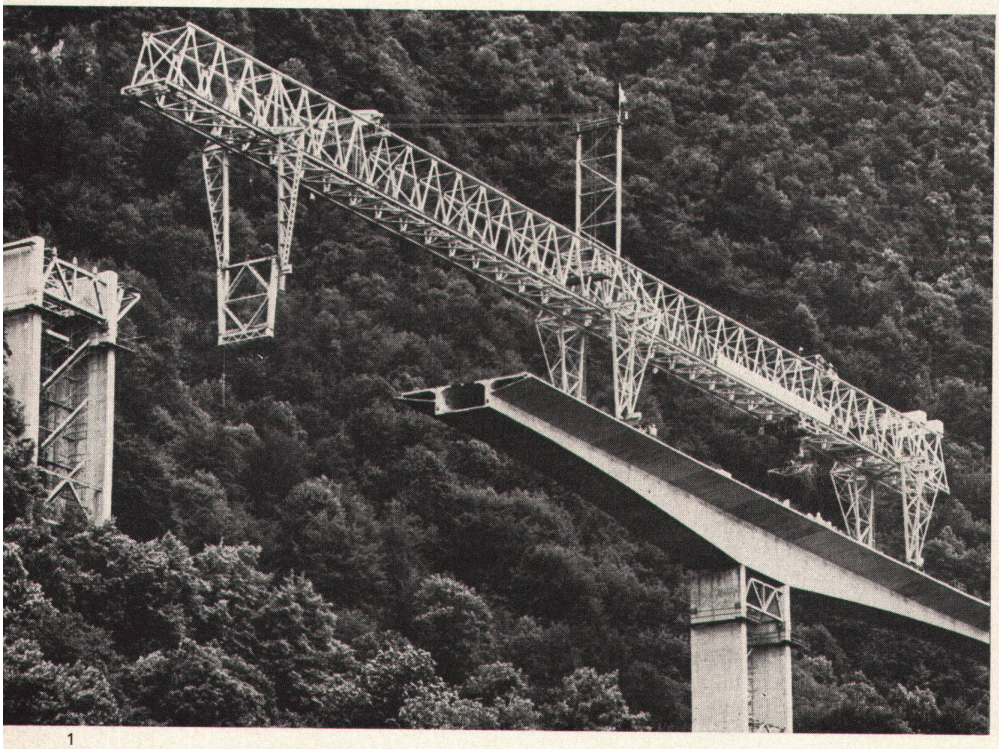
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der Viadukt von Chillon VD

Ingenieure: Prof. Jean-Claude Piguet, R. Hofer, M. Tappy SIA, Lausanne
Mitarbeiter: R. Beylouné, R. Favre, E. Plumettaz, E. Blülle, F. Cascalès
Projekt: 1964
Ausführung: 1966–1969
Photos: 2, 3 Leonardo Bezzola, Bätterkinden; 4 Germond, Lausanne





1

Der Viadukt von Chillon, das größte Bauwerk der N9 Vallorbe–Lausanne–Simplon, stellt ein interessantes Beispiel unter dem Aspekt der Konstruktion und der Vorfabrikation dar, vor allem aber in bezug auf seine gelungene Einfügung in die Landschaft. Die beiden unabhängigen Spannbetonviadukte mit variablem Kastenquerschnitt sind als Durchlaufträger ausgebildet und stützen sich zwischen den beiden Widerlagern auf zweimal 22 Pfeiler ab. Der Viadukt besteht aus zwei Konsoltypen mit 42 beziehungsweise 48 m Auskragung. Die 42-m-Konsoltypen setzen sich aus 13 Elementen zu je 3,20 m Länge zusammen, der 48-m-Typ weist zusätzlich noch zwei Elemente von 3 m Länge auf. Die Konsolen wurden von der Pfeilerachse aus, symmetrisch im Freivorbau, erstellt. Die 45 bis 80 t schweren Elemente wurden auf Rollschemeln vor die Montagestelle transportiert und dort von einem speziell entworfenen Einbauträger übernommen und versetzt. Die angewendete Montagemethode hat es erlaubt, jeden Monat durchschnittlich über 300 m Brücke zu bauen

Le viaduc de Chillon, le plus imposant ouvrage d'art de la RN9 Vallorbe–Lausanne–Simplon, constitue un exemple intéressant à la fois sous l'aspect de la construction et de la préfabrication et du point de vue de son intégration fort réussie au paysage environnant. Les deux viaducs indépendants en béton précontraint, avec section de poutre en caisson variable, sont conçus comme poutres continues et s'appuient entre les deux butées sur deux fois 22 piliers. Le viaduc se compose de deux types de consoles avec 42 ou 48 m de saillie. Les consoles de 42 m se composent de 13 éléments d'une longueur de 3,20 m chacun; les consoles de 48 m comprennent en sus deux éléments de 3 m chacun. Les consoles ont été érigées en construction libre, symétriquement par rapport à l'axe des piliers. D'un poids variant entre 45 et 80 t, les éléments ont dû être transportés sur des supports roulants jusqu'au lieu de montage, puis mises en place par un dispositif spécialement conçu à cet effet. Cette méthode de montage a permis de construire en moyenne plus de 300 m de pont par mois

The viaduct of Chillon, the largest structure of Highway N9 (Vallorbe–Lausanne–Simplon), is very interesting because of its structural aspect and the prefab method applied; it is mainly interesting, however, in that it harmonizes so well with the surrounding landscape. The two independent concrete-surfaced viaducts with variable coffer sections are designed as continuous girders and rest, between the two abutments, on two sets of 22 piers. The viaduct consists of two types of corbels with overhangs of 42 and 48 meters respectively. The 42-meter-types are made up of 13 elements each 3.20 meters in length; the 48-meter-type has an additional two elements 3 meters in length. The corbels are set up symmetrically in advance from pier axis outwards. The elements weighing 45 to 80 tons were transported on rollers up to the assembly site, and there picked up and laid in place by a specially designed positioning hoist. The assembly method applied here has made it possible to construct an average of more than 300 meters of bridge each month

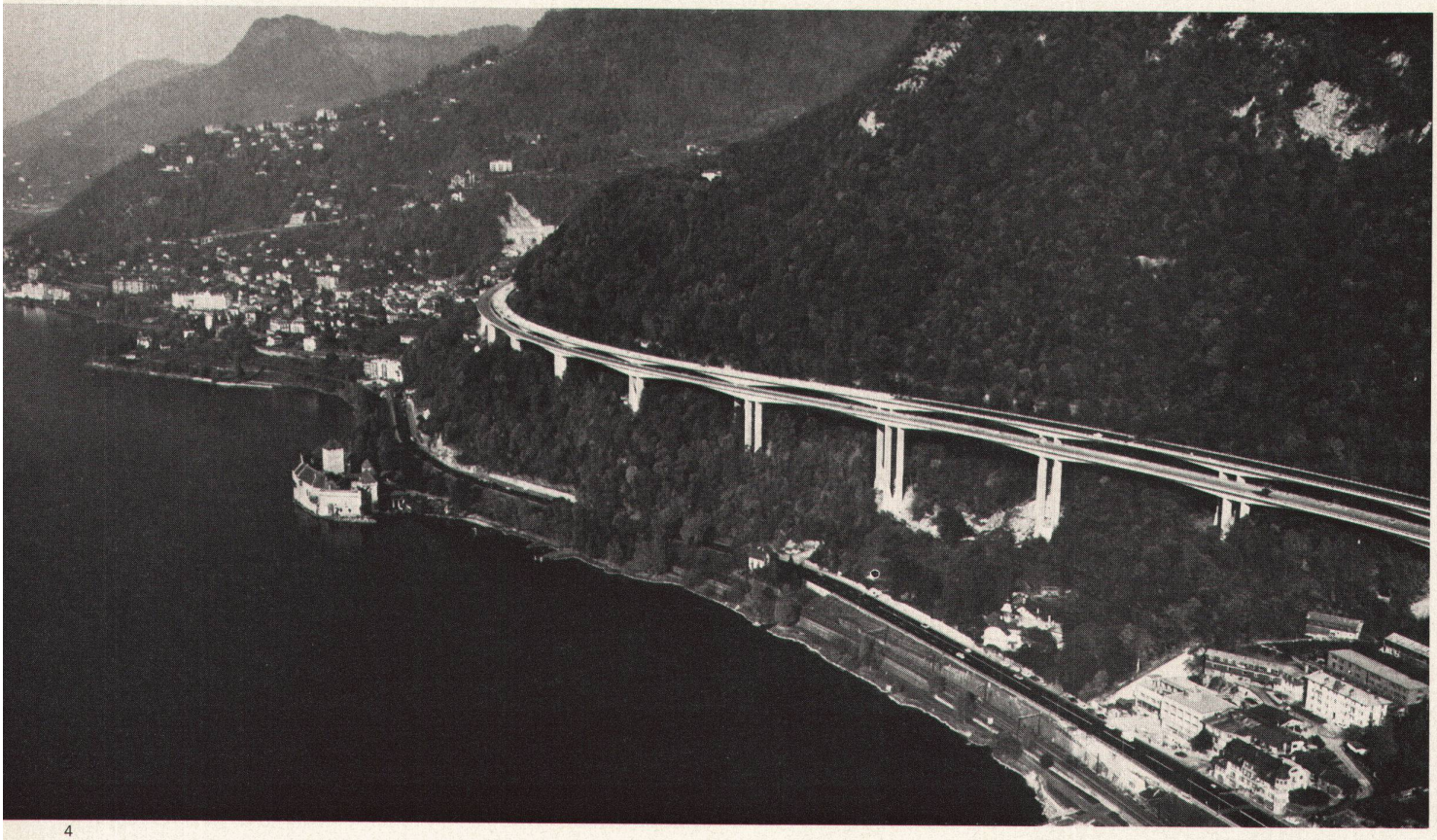
2

3

Die richtungsgetrennten Fahrbahnen sind je 12 m breit, haben ein Längsgefälle von 1,5% bis 3% und ein maximales Quergefälle von 6%

Les pistes, séparées dans les deux sens, ont chacune 12 m de large, une déclivité de 1,5% à 3% et une plongée maximale de 6%

The completely separated roadways are each 12 meters wide, have a longitudinal gradient of from 1.5% to 3% and a maximum transverse gradient of 6%



4