Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 69 (1951)

Heft: 40: Sonderheft zur 62. Generalversammlung des S.I.A., Lausanne 5.-7. Okt. 1951

Artikel: Der Niveau-Uebergang in Territet

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-58933

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

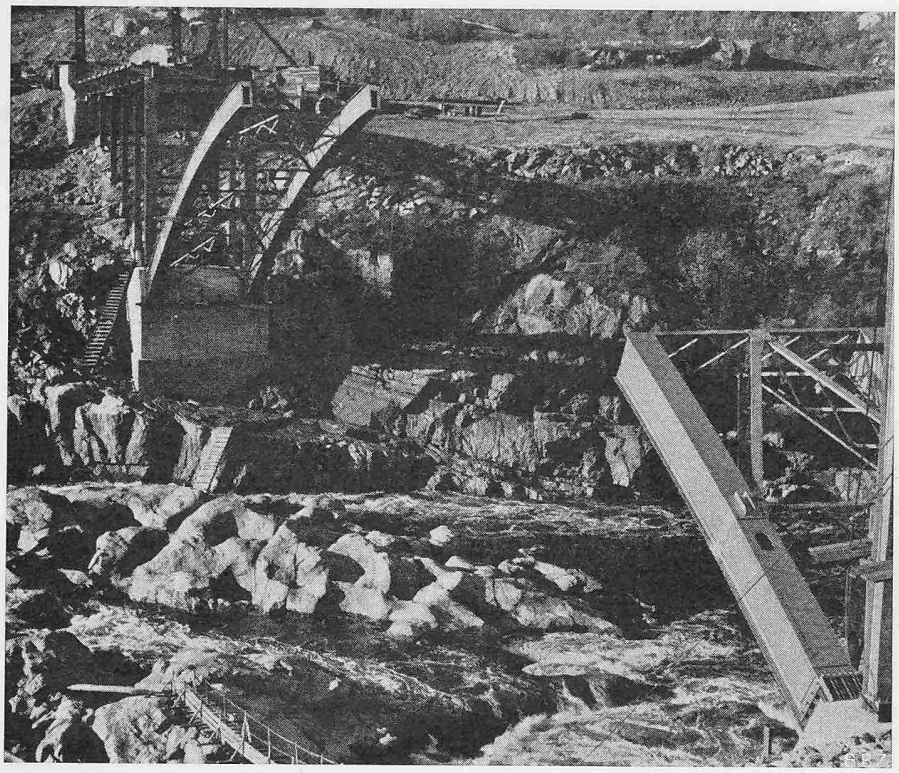

Bild 14. Bogenbrücke bei Arvida (Canada) im Bau

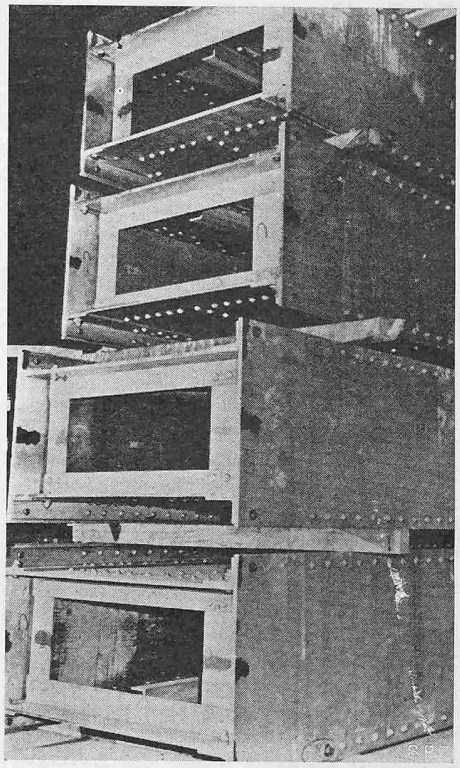

Bild 17. Elemente des Bogenträgers

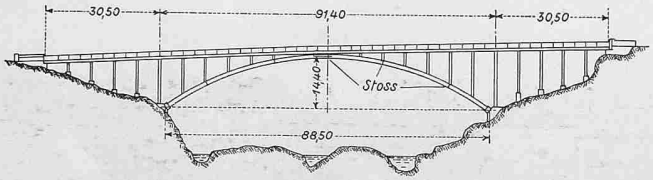

Bild 15. Hauptabmessungen der Brücke bei Arvida, 1:2000

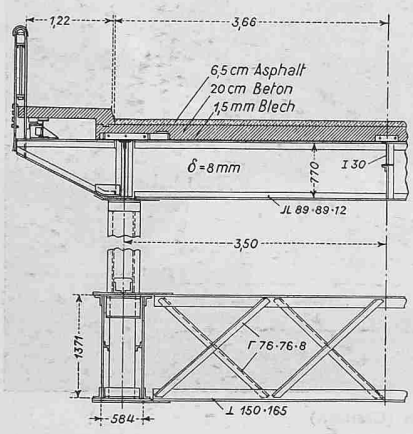

Bild 16. Querschnitt durch Fahrbahn und Bogenkonstruktion; 1:100

Montage, geringe Unterhaltskosten, Wegfall des Anstriches, einfachere Fundamente sowie die gute ästhetische Wirkung des blanken Metalles im zerklüfteten Fels sind die hauptsächlichsten Vorteile, die hier für die Verwendung des Aluminiums sprachen. Zudem ist der Preis des Leichtmetalls in Canada verhältnismässig niedrig.

Die wichtigsten Daten dieser Brücke sind:

Totale Länge	152,0 m
Spannweite des Bogens	88,0 m
Pfeilhöhe des Bogens	14,5 m
Breite der Fahrbahn	7,2 m
Breite der Gehstege je	1,2 m
Abstand der beiden Bogen	7,0 m
Gewicht des Leichtmetalls	173 t
Vergleichsgewicht in Stahl	397 t

Die beiden Vollwandträger sind kastenförmig ausgebildet (Bild 17), mit den nötigen Aussteifungen versehen, durch einen K-Verband miteinander verbunden und mit je 22 Stahlbolzen im Widerlager verankert. Ueber den Bogen verlaufen zwei durchgehende Längsträger, die aus Blechen aufgebaut sind. Dazwischen sind die Fahrbahn-Querträger angeschlossen, die beidseitig die Gehsteg-Konsolen tragen. Die Fahrbahn wird durch eine in beiden Richtungen armierte, 20 cm starke Betonplatte mit Asphaltüberzug gebildet. Die Gehstegplatten sind im Mittel 15 cm stark. Zwischen dem Beton und der Leichtmetallkonstruktion liegt ein 1,6 mm starkes Blech aus Rein-Aluminium als Korrosionsschutz. Die Konstruktion ist blank. Einzig die Berührungsflächen von Aluminium zu Aluminium und von Aluminium zu Stahl sind zur Verhütung von Korrosionen mit einer bitumenhaltigen Zinkchromat-Farbe gestrichen. Als Legierung kam 26 ST, eine Al-Cu-Mg-Si-Verbindung, ähnlich unserem Avional, zur Verwendung. Die Nieten bestehen auch aus einer ähnlichen Legierung. Die Bleche sind beidseitig mit Rein-Aluminium plattiert.

(Schluss folgt)

Der Niveau-Uebergang in Territet DK 625.7:625.111

Die in den letzten Jahren modern ausgebaute Genfersee-Uferstrasse kreuzt die Bahn zwischen Lausanne und Villeneuve heute nur noch ein einziges Mal à niveau, nämlich in Montreux-Territet, wo die Schranken bei einem täglichen Verkehr von zeitweise über 5000 Strassenfahrzeugen während mehr als sechs Stunden im Tag geschlossen sind. Das Problem der Aufhebung dieses Ueberganges beschäftigt die zuständigen Organe seit Jahrzehnten; auch der Wettbewerb von 1937 (s. SBZ, Bd. 111, S. 123) hat kein realisierbares Projekt gebracht. Die Verlegung der SBB in einen Tunnel erwies sich als zu teuer. Erst die durch das waadtländische Baudepartement studierte grosszügige Führung einer Umgehungsstrasse von Vevey bis Territet brachte auch für den Niveauübergang eine gute Lösung. Die genannte, erst im Projektstadium befindliche Durchgangsstrasse hat eine Länge von 11 km; sie zweigt in Vevey-Corseaux von der heutigen Seeuferstrasse ab und verläuft durchwegs bergseits der Bahn und grösstenteils auch ausserhalb der eng bebauten Gebiete, um in Territet gerade bergwärts des heutigen Niveauübergangs die Uferstrasse wieder zu erreichen. Es ist daher noch nötig, von diesem Punkt aus eine Verbindung nach dem seeseitigen Zentrum von Montreux zu schaffen. Diese Strasse ist jetzt im Bau; sie verläuft parallel zur Bahn bis in die Gegend von Bon Port, wo eine neu zu erstellende Unterführung unter der Bahn die Verbindung mit der alten Seeuferstrasse herstellt (beim Hotel Beau Rivage). Die neu erstellten Strassen haben 9 m breite Fahrbahn, beidseitig 2 m breite Trottoirs, 3 % mittlere Steigung, 200 m Minimalradius und 1,5 km Gesamtlänge. Die Arbeiten im Gesamtbetrag von 2,25 Mio Fr. werden nächstes Jahr fertig. Kantonsingenieur R. Déglon gibt eine kurze Projektbeschreibung in «Strasse und Verkehr» 1951, Nr. 3, sowie gleichlautend im «Bulletin

Technique» 1951, Nr. 10. — Eine gewaltige Erleichterung des Verkehrs auf der Uferstrasse wird auch die auf den gleichen Zeitpunkt vorgesehene Abschaffung der Strassenbahn bringen, die durch den Trolleybus ersetzt wird.

Les nouvelles constructions de la Banque Cantonale Vaudoise à Lausanne

DK 725.24 (494.45)

Architectes: CH. THEVENAZ, CH. BRUGGER, M. MAILLARD, Lausanne

Planches 39 à 42

Tout programme de construction présente pour les architectes un ensemble de problèmes multiples, souvent opposés, ardus, qu'il faut concilier et résoudre pour faire une œuvre pratique et belle.

Le programme pour l'édification des constructions sur les terrains de Beau-Séjour était complexe par la diversité des exigences, par la déclivité du terrain et par des relations internes à créer entre l'hôtel actuel de la Banque et ses agrandissements.

L'immeuble construit sur la place de St-François est un ilôt, entouré par le domaine public. L'agrandissement ne pouvait être réalisé qu'avec une modification du terrain communal.

Deux solutions devaient être envisagées:

a) L'agrandissement peut s'exécuter au sud de la façade de la banque actuelle, sur l'emplacement de la partie supérieure de la rue de la Grotte. Cette solution nécessite d'installer provisoirement la banque dans d'autres locaux.

b) Un nouvel immeuble est construit sur le terrain de Beau-Séjour. Il est relié à la Banque par une passerelle enjambant la rue de la Grotte.

Grâce à l'intelligente compréhension des Autorités Lausannoises, c'est la solution b) qui a été réalisée pour tenir compte de ses avantages:

1. Maintien du tracé de la voie desservant les immeubles voisins.

2. Former un ensemble général, bien relié à St-François et Beau-Séjour. (La différence de niveau entre le rez-de-chaussée à St-François et l'entrée de Beau-Séjour est de 20 mètres.)

3. Améliorer le débouché sur l'avenue du Théâtre et le profil de la rue de la Grotte prolongée.

La passerelle construite à plus de 5 m au-dessus de la route ne présente aucun inconvénient pour la circulation, ni pour l'esthétique. D'ailleurs plusieurs villes en Suisse et à l'étranger possèdent des dispositions semblables.

L'implantation des nouvelles constructions comprend deux parties distinctes:

1. Le bâtiment de l'Annexe, extension des services de la Banque.

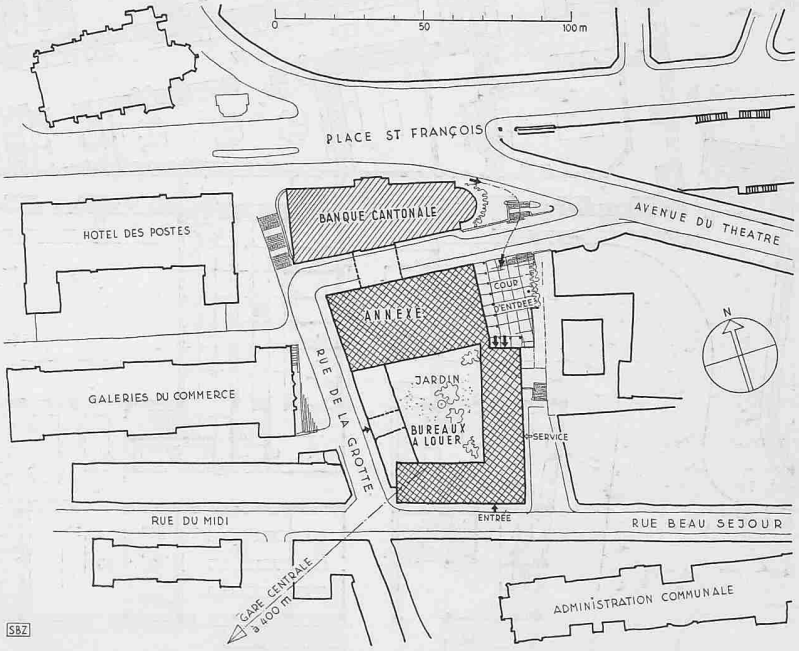

Fig. 1. Plan de situation, échelle 1:2500

Fig. 2. La cour intérieure, vue de l'annexe de la banque

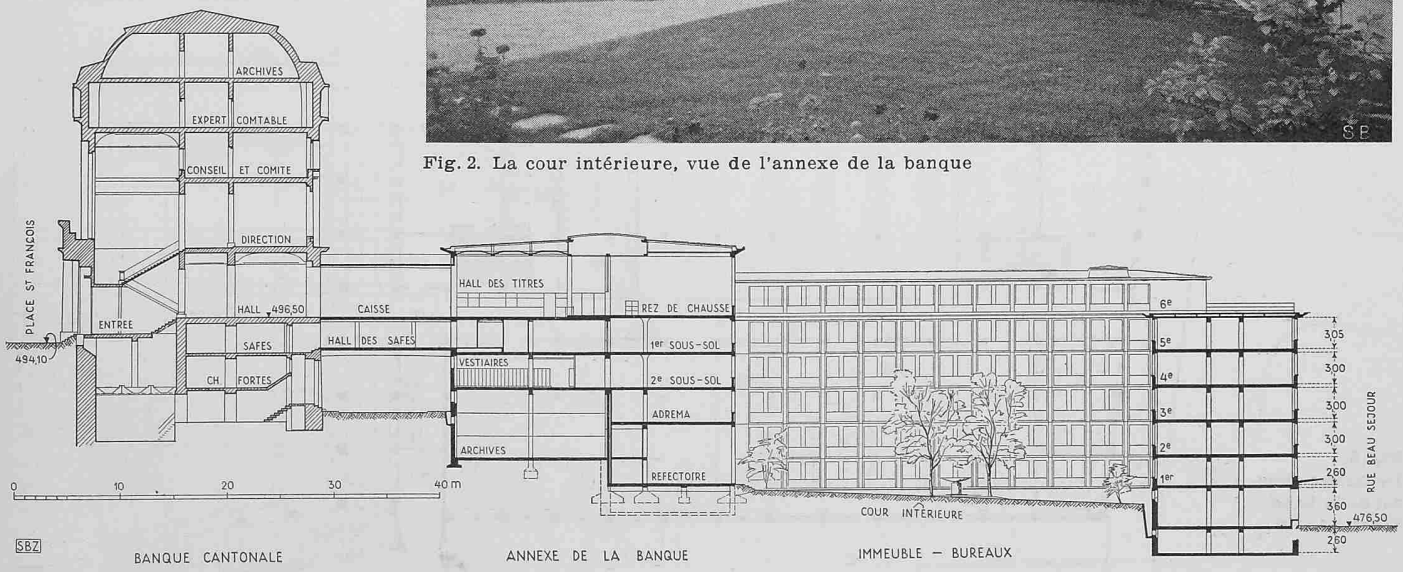

Fig. 3. Coupe à travers les trois groupes: banque, annexe et bureaux locatifs. Echelle 1:700