

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 90 (1972)  
**Heft:** 20: Bauen morgen

**Artikel:** La mission de la préfabrication en Suisse  
**Autor:** Kosztics, Nicolas  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-85200>

### **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:** 21.02.2026

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

Flansche 73 cm hoch und durchwegs 14 cm stark bemessen. Die andern acht, ebenfalls je 15 m langen Trägereile, die zur Überbrückung der zwei übrigen Drittel der Brückenslänge aneinandergestossen und mit Ortsbeton gekoppelt worden sind, haben ein Einzelgewicht von 48,5 t. Jedes dieser Elemente ist 2,0 m hoch. Der obere Flansch ist 1,60 m breit, am Steg 19 cm und an den Aussenkanten 5 cm dick. Der untere Flansch ist 60 cm breit, am Steg 22 cm und an den Aussenseiten 5 cm hoch. Der Steg misst 1,54 m in der Höhe und 16 cm in der Stärke.

Die fünf Träger für die Spannweite von 15 m mussten im Endausbau der Brücke einzeln mit 210 t vorgespannt werden; und bei den andern, jeweils aus zwei Teilen zusammengeklebten 30 m langen Balken beträgt die bleibende Vorspannung 443 t. Die Vorfabrikation aller Träger beziehungsweise Teilträger ist in verschiedenen Etappen erfolgt. Im Elementwerk wurden vorerst die normale Schlaffarmierung und Hüllrohre zur Aufnahme der Vorspannkabel in die Schalung eingelegt und die Träger betoniert. Nach dem Antransport der Träger auf die Baustelle wurden die acht Elemente zur Überbrückung des 30-m-Feldes paarweise gekoppelt und alle Träger fürs erste bis zu 70 % der berechneten Spannkraft mit hydraulischen Pressen vorgespannt. Hernach verlegten zwei Pneuکرane mit Tragkräften von 40 bzw. 55 t die fünf 15 m langen und 13,5 t schweren Träger über das 15-m-Feld der neuen Überbrückung. Nach ihrer Montage und der Einbetonierung von Querriegeln und der Fahrbahnplatte zogen die hydraulischen Pressen die Armierungskabel der Träger auf ihre volle Vorspannkraft von 210 t. Für die endgültige Fixierung der Kabel wurde durch vorbereitete Injektionskanäle hindurch Zementmilch in die Lücken zwischen den einzelnen Vorspannkabeln im Innern der Trägermassen gepresst.

Etwa einen Monat nach dem Abschluss des Rohbaues des ersten, 15 m langen Teilstückes der neuen Strassenbrücke folgte die Montage der vier 30 m langen Träger. Ein Kran kam auf das fertig erstellte Teilstück der Brücke

zu stehen, während ein anderer auf der alten Strasse und durch den Felstunnel hindurch auf den gegenüberliegenden Brückenkopf gefahren werden musste, was erst nach stundenlangen Manövern und zweimaligem Wegsprengen von vorstehenden Felszacken gelang. Diese sehr heikle und schwierige Aufgabe wurde vom Fahrerteam in bewundernswerter Geschicklichkeit gelöst. Mit einem zweiteiligen Spezialfahrzeug für Schwertransporte wurde jetzt der erste Träger von 30 m Länge und 48,5 t Gewicht an den ersten der beiden Krane herangebracht. Der vordere Teil des Trägers wurde mit dem Kran abgehoben und auf einen Rollschmel abgesetzt, der über ein parallel zur künftigen Brücke angelegtes Geleise hinweg und entlang der steil abfallenden Felswand geschoben werden konnte. Der hintere Teil des Trägers blieb jedoch auf dem Hinterachsteil des Schwertransport-Fahrzeuges. Nun war es möglich, das auf dem Rollschmel und auf dem Hinterachsteil ruhende Brückenelement bis zur richtigen Stelle neben der späteren Auflage vorzuschieben. Auch hier mussten vereinzelte Felszacken weggespitzt werden, damit die obere Flansche des Trägers nirgends mit dem Fels in Berührung kam und dabei Schaden erlitt. Aus dieser provisorischen Lage heraus konnte der Träger von den zwei Kranen vom Rollschmel und vom Hinterachsteil des Schwertransport-Fahrzeuges abgehoben, über die Brückenaufleger zuoberst am Pfeiler und am andern Rand des Abhanges ausgeschwenkt und auf diese abgesetzt werden. Am Abend des 24. August 1971 waren alle vier Träger des 30-m-Feldes montiert.

Nach der Montage wurden die Querriegel und die Fahrbahnplatte betoniert und die hydraulischen Pressen angesetzt, diesmal zur Endvorspannung auf 443 t. Nach dem Injizieren längs den Vorspannkabeln, dem Aufbringen des 8 cm starken Schwarzelages und den Fertigstellungsarbeiten konnte die Brücke am 25. September 1971 dem Verkehr übergeben werden.

Adresse des Verfassers: Hans R. Wenger, Eisenbahnstrasse 42, 3604 Dürrenast.

## La mission de la préfabrication en Suisse

DK 69.002.22

Extrait de l'allocution d'ouverture du congrès Europrefab à Lucerne, prononcé le 27 avril 1972 par l'ingénieur SIA Nicolas Kosztics, président du Groupe spécialisé SIA de la construction industrialisée dans le bâtiment et le génie civil

La complexité des problèmes auxquels on se heurte partout dans le monde lorsqu'on veut industrialiser le bâtiment est exacerbé dans notre petit pays par l'exiguïté du marché d'une part, par la fragmentation de celui-ci d'autre part. La Suisse est le carrefour de *trois ethnies*, ce qui ne fait que compliquer encore leur résolution.

De plus, et avant toute chose, la beauté de notre patrie, rendue tangible par les sommets neigeux qui nous entourent ici-même, nous rappelle sans cesse qu'au delà de l'amélioration de la productivité, notre tâche *essentielle* est de veiller à la qualité de l'habitation que nous devons produire, qualité aussi bien sur le plan esthétique que pour toutes les autres nécessités de l'aptitude à l'emploi, car l'habitation entre pour une part importante dans cette qualité de la vie que nous devons tendre à améliorer sans cesse et à tout prix.

Messieurs, nous portons une lourde responsabilité dans ce domaine; personnellement, je tiens à l'assumer, car j'ai

du métier de constructeur une *assez haute estime* pour cela, et je ne voudrais en aucun cas laisser cette responsabilité à d'autres. C'est à nous de montrer les solutions valables.

Je souhaite encore que ce congrès soit placé sous le signe de cette exigence que nous devons avoir vis-à-vis de nous-mêmes dans toutes nos démarches: *respect de l'homme* d'abord.

Si je n'étais pas sincèrement convaincu que la seule façon de réaliser cette exigence dans le futur passe par l'industrialisation du bâtiment, qui seule pourra nous apporter les possibilités de diversification, d'adaptation aux besoins réels (une fois le stade des «maladies d'enfance» dépassé), Monsieur le président, Messieurs, je ne serais pas ici aujourd'hui avec vous.

Adresse de l'auteur: Nicolas Kosztics, ing. civ. SIA, Sous-directeur de Pizzera S. A., 2000 Neuchâtel, 8, rue L. Berthoud.