

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 142 (2016)
Heft: 41: Mehr Luft nach oben auf der Simplonstrecke

Vorwort: Editorial
Autor: Seitz, Peter

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.12.2024

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



Die Stahlkonstruktion der neuen Eisenbahnbrücke Massongex vor dem Betonieren des Fahrbahntrogs.
Coverfoto von Hartmut Mühlberg.

U

nterwegs sein kann schön sein, doch unterwegs sein zu müssen kann sehr hart sein.»

Der Satz eines professionellen Bergführers trifft auf viele Fort-

bewegungsarten zu. In einem überfüllten Zug wird sich kaum ein angenehmes Reisegefühl einstellen. Es braucht also mehr Raum, «mehr Luft nach oben», um das Reisen erträglicher zu machen. Mehr Raum bekommen zumindest schon einmal die Züge selbst auf der Strecke Lausanne–Brig. 130 Infrastrukturprojekte mit Gesamtkosten von 500 Millionen Franken werden realisiert, um auf der Simplonstrecke bis Brig ab 2018 Doppelstockzüge fahren zu lassen. Die zukünftige Kapazitätsvergrößerung ist gegenwärtig mit allerlei Hindernissen für die Ausführenden verbunden – finden die Bauarbeiten doch meist während laufenden Bahnbetriebs statt. Bei der Profilerweiterung des zweigleisigen Tunnels Saint-Maurice ging es daher auf der Baustelle recht eng zu – räumlich wie zeitlich. Grösstenteils konnte nur am halben Querschnitt gearbeitet werden. Die neue Stahlkonstruktion der Brücke Massongex hatte zwar nach oben genügend Luft, ihre Widerlager wurden jedoch in einer beengten Baugrube erstellt, während über den Köpfen der Arbeiter der Zugverkehr auf vier Behelfsbrücken weiterlief. Vielerlei Unbequemlichkeiten also, um das zukünftige Unterwegssein angenehmer zu machen.

Peter Seitz,
Redaktor Bauingenieurwesen