

Zeitschrift: IABSE structures = Constructions AIPC = IVBH Bauwerke
Band: 3 (1979)
Heft: C-7: Structures in Switzerland

Artikel: Eisenbahnbrücken über die Vispa, Visp / VS
Autor: Dobler, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-15780>

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: 11.01.2026

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

16. Eisenbahnbrücken über die Vispa, Visp / VS

Bauherr: Schweizerische Bundesbahnen, Kreis I,
Sektion Brückenbau, Lausanne
Ingenieur: B. Bernardi, Zürich
Unternehmerkonsortium: Losinger AG, Sitten
Fux & Co., Brig
Gebr. Zengaffinen, Steg

Abmessungen

3 Brücken von je 47,50 Spannweite und Totallänge von 53,5 m

Brückenbreiten: 9,15; 7,30; 9,22 m

stat. System: schief gelagerte Trogbrücke

Foundation: Bohrpfähle \varnothing 90 cm, Länge 14,0 m

Baumaterialverbrauch

Ueberbau: Beton 1'200 m³

Stahl III 170 t

Vorspannstahl 50'000 kg

Unterbau: Beton 300 m³

Stahl III 27 t

Pfähle \varnothing 90 cm 340 m

Bauzeit: September 1975 – Mai 1978 (mit Unterbrücken)

Allgemeines

Die Bahnlinie Lausanne – Brig – Domodossola überquert den Fluss Vispa unmittelbar beim Bahnhof Visp. Im Rahmen des Ausbaus der Teilstrecke Lenk – Visp musste die bestehende Stahlfachwerkbrücke durch neue Brücken ersetzt werden, welche den erhöhten Anforderungen betreffend Lastannahmen und Ausbaugeswindigkeit genügen. Zwischen Unterkante Schotterbett und massgebender Hochwasserkote standen für die einfachen Balkenbrücken bei 47,5 m Spannweite nur 60 cm Konstruktionshöhe zur Verfügung. Diese Bedingung hat zu einer besonderen Querschnitts- und Brückenform geführt. Das Projekt ist aus einem Variantenvorschlag der Unternehmer–Ingenieur–Gemeinschaft hervorgegangen.

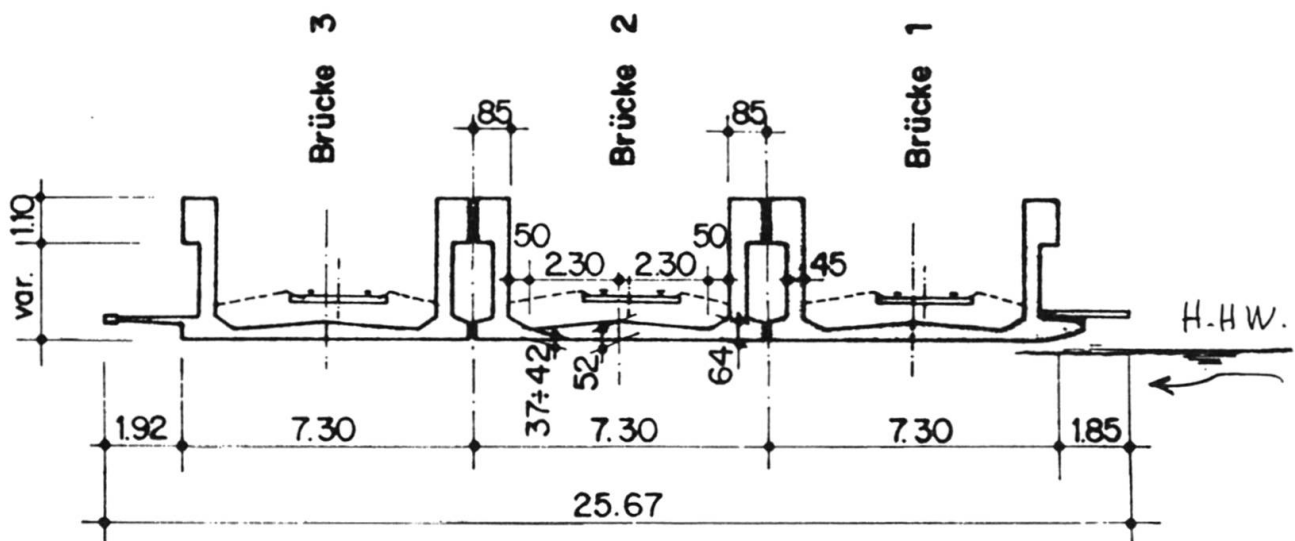
Projekt

Ueberbau

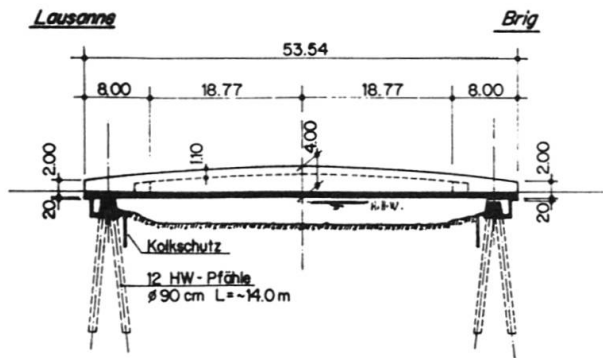
Die erwähnte geringe Bauhöhe von 60 cm hat zu drei eingleisigen Trogbrücken geführt, da nur der Raum zwischen den Lichtraumprofilen der Geleise zur Anordnung der Tragkonstruktion zur Verfügung stand. Im Ausschreibungsprojekt waren Stahlstabbogenbrücken mit längsvorgespanntem, aufgehängtem Betontrog vorgesehen, eine technisch-ästhetisch überzeugende, aber erheblich teurere Lösung. Die längsvorgespannten Hauptträger haben nach oben konvex gekrümmte Obergurte. Damit konnte die Ansichtsfläche der Hauptträger auf ein Minimum reduziert werden und die ästhetischen Anforderungen am besten befriedigt werden. Um den Bahnbetrieb dauernd aufrechtzuerhalten, musste eine Brücke nach der andern erstellt werden, was eine gute Ausnützung von Gerüstungen und Schalungen ermöglichte, aber zu getrennten Brücken-Ueberbauten führte.

Unterbau

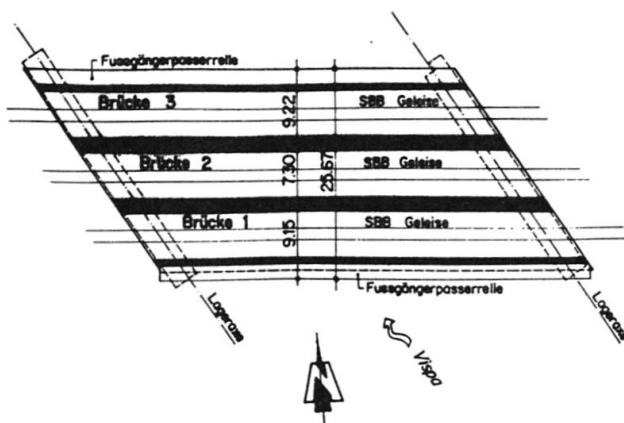
Durch vorgängige Sondierbohrungen wurde festgestellt, dass die tragfähigen Schichten erst relativ tief anstehen. Für die Widerlager hätte dies bei einer möglichen Flachfundation im Zusammenhang mit dem etappenweisen Bau zu aufwendigen Spundwand- und Spriessarbeiten geführt. Deshalb wurden die Widerlager so hoch wie möglich angeordnet und auf HW-Bohrpfähle \varnothing 90 cm abgestellt. Als Kolkchutz wurden ca. 4 m lange, verlorene Spundwände zwischen Widerlager und Flusslauf gerammt. Dieses Fundationskonzept war zudem wirtschaftlicher als eine Flachfundation und den tatsächlich beim Bau auftretenden Bodenverhältnissen besser anpassbar. Das gemessene Setzungsverhalten bestätigte nachträglich die Richtigkeit der Wahl dieser Fundationsart.



Querschnitt



Längsschnitt



Situation

Statik

Statisch handelt es sich um schief gelagerte, einfache Balken mit Trogquerschnitt und längsvorgespannten Hauptträgern. Die Schnittkräfte wurden elektronisch an einem räumlichen Stabwerk bestimmt. Dabei zeigte sich, dass die Brücken relativ torsionsweich sind und dass die Lagerschiefe auf die Momentenverteilung in den Hauptträgern einen nicht sehr wesentlichen Einfluss hat. Eine spezielle Untersuchung war für die Seitenstabilität des Obergurtes notwendig, der als gedrückter Stab im Trogquerschnitt seitlich elastisch gestützt ist.

Bauvorgang

Lehrgerüste durften wegen Hochwasserrisiko nur in der kalten Jahreszeit stehen, d.h. von September bis April. Zudem war der Bahnbetrieb dauernd aufrechtzuerhalten. Die Bedingungen bestimmten den Bauvorgang:

- Erstellen der Widerlager je zur Hälfte ausserhalb der alten Stahlfachwerkbrücke
- Bau der Brücke 3 und Aufnahme des Bahnbetriebes auf dieser Brücke
- Abbruch der alten Stahlfachwerkbrücke
- Ergänzung resp. Fertigstellung der Widerlager
- Bau der Brücken 2 und 1

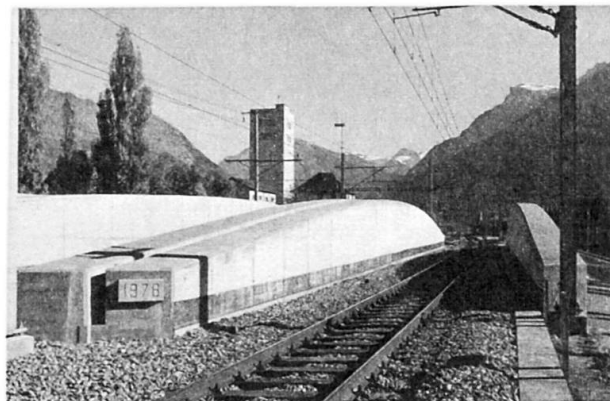
Für Brücke 3 im ersten Winter war ein separates Lehrgerüst notwendig. Für Brücken 2 und 1 genügte ein Lehrgerüst am Standort der Brücke 1. Auf diesem Gerüst wurde zuerst Brücke 2 erstellt und seitlich verschoben.

Bei allen Brücken wurde zuerst die Bodenplatte und 3 - 4 Wochen später die Hauptträger mit Obergurt betoniert. Dieser Betonvorgang mit dem daraus resultierenden, unterschiedlichen Verhalten (der Träger gegenüber der Platte) infolge Schwinden und Kriechen sowie auch infolge Temperaturgefälle (Einfluss Abbindewärme) wirkte sich wesentlich auf die anfänglichen Durchbiegungen der Brücken aus.

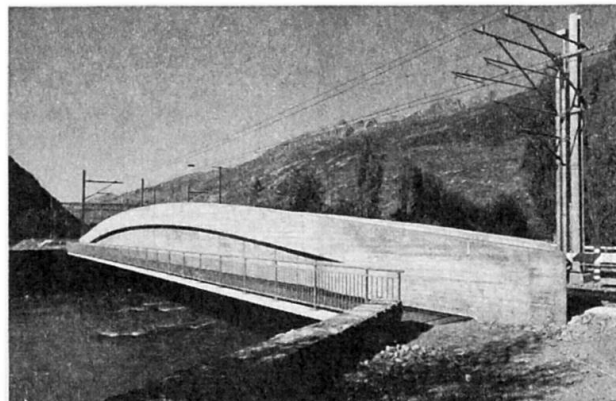
Kontrollmessungen

Abgesehen von den üblichen Werkstoffprüfungen wurde auch das Tragverhalten der Brücken 2 und 3 überprüft. Diese Präzisionsmessungen wurden sowohl während wichtiger Bauzustände, als auch anlässlich von Belastungsproben an der fertig gestellten Brücke durch den bahneigenen Messdienst durchgeführt. Dabei interessierten vor allem die Deformationen des elastisch gestützten Obergurtes, welche durch Messung der Horizontal- und Vertikalverschiebungen sowie der Dehnungen festgestellt werden.

(W. Dobler)



Ausblick in Richtung Brig



Ausblick in Richtung Lausanne