

Zeitschrift: IABSE structures = Constructions AIPC = IVBH Bauwerke
Band: 10 (1986)
Heft: C-38: Protective structures: Part II

Artikel: Lawinendirektschutz Hagernviadukt, Niesenbahn (Schweiz)
Autor: Ramu, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-19876>

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: 03.02.2026

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



6. Lawinendirektschutz Hegernviadukt, Niesenbahn (Schweiz)

Bauherr:	<i>Niesenbahngesellschaft Mülenen</i>
Ingenieure:	<i>P. Ramu, dipl. Bauing. ETH, Saanen</i>
	<i>W. Schwarz, dipl. Fortsing. ETH, Interlaken</i>
Unternehmer:	<i>Seeberger & Jordi AG, Frutigen</i>
	<i>SIF Groutbor SA, Renens</i>
Bauzeit:	<i>6 Monate</i>
Inbetriebnahme:	<i>1978</i>

An die Ingenieure erging in der Folge der Auftrag, die Anlage lawinensicher zu projektieren und den Wiederaufbau des Hegernviaduktes derart zu konzipieren, dass der Bahnbetrieb auf die Sommersaison 1978 wieder aufgenommen werden konnte.

Problemlösung

Es zeigte sich bald, dass die Lawinenanriss-Sicherheit auch durch einen Neuverbau des ausgedehnten Anrissgebietes mit Stahlschneebücken nicht gewährleistet werden konnte. Variantenstudien ergaben, dass ein Direktschutz der wieder aufzubauenden Brücke dann möglich war, wenn die Stützen keilförmig in Spannbeton gebaut und die abzuleitenden Lawinenkräfte über Felsanker in den Untergrund geführt werden konnten und zusätzlich das erste Brückenfeld wegen der knappen Durchflusshöhe als Trog in Vorspannbeton konzipiert werden konnte (Bild 2). Der klimatisch bedingte Baubeginn und die Realisierung des beschriebenen Konzeptes nötige Bauzeit hätten eine Wiederinbetriebnahme der Niesenbahn auf den verlangten Termin nicht zugelassen. Deshalb hat die Bauherrschaft Hand gebeten, in einer ersten Phase die sofort realisierbare Stahlbrücke auf Stahlstützen unter Benutzung der noch bestehenden und tragfähigen Stützenfundamente zu bauen und erst in einer zweiten Phase das Direktschutzkonzept zu verwirklichen, indem man die Stahlstützen in die Spannbetonstützen einbetonierte und im ersten Feld den Spannbetonriegel um die Stahlkonstruktion konstruierte (Bild 2 und 3).

Ausgangslage und Auftrag

Erstmals im Mai 1919 wurden durch einen Lawinenabgang die beiden untersten Stützen des Hegernviaduktes (Baujahr 1909) der Niesenbahn zerstört. In der Folge hat man im Lawinenanrissgebiet 30 Trockenmauern zur Abstützung der Schneedecke eingebaut. Diese Mauern sind nach heutigen Erkenntnissen mit zu grossen Abständen und Zwischenräumen sowie zu geringer Höhe gebaut worden. Nach intensiven Schneefällen löste sich denn auch am 2. Februar 1978 auf 2200 m. ü. M. eine Lawine mit einer Anrisshöhe von ca. 120 cm und die abstürzenden Schneemassen von rund 8000 m³ zerstörten die drei untersten Stützen aus Mörtelmauerwerk (Höhen 8.5–11.5 m, Querschnitt 2.8 × 4.0 m, Gewicht ca. 250 t) und rissen 60 m der Stahlbrücke mit in die Tiefe (Bild 1).



Bild 1 Luftaufnahme des am 2.2.78 durch eine Lawine zerstörten Hegernviaduktes der Niesenbahn

Lawinenkräfte

Auf der Basis der Bewegungsgleichungen von Voellmy/Salm und der bekannten Ansätze für den Strömungsdruck auf ein umflossenes Hindernis ergaben sich folgende Lawinenkräfte (Bild 2):

$p_n = 116$ bis 122 kN/m^2
mit einer Wirkungshöhe von 8.5 m.

Durch die keilförmige Ausbildung (Keilwinkel 50°) der lawinenseitigen Stützenfront ergab sich eine Aufteilung der Lawinenkräfte p_n wiederum auf 8.5 m Höhe wirkend wie folgt (Bild 2):

$$\left. \begin{array}{l} p_{nd1} = 51.8 \text{ kN/m}^2 \\ \text{und } p_{sd1} = 20.7 \text{ kN/m}^2 \\ \\ p_{nd2} = 54.4 \text{ kN/m}^2 \\ \text{und } p_{sd2} = 21.8 \text{ kN/m}^2 \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{an den Keilwänden} \\ \text{wirkende Lawinenkräfte} \end{array}$$

Konstruktives

Die hohe Beanspruchung der Stützen durch die Lawinenkräfte und die entsprechend grossen von den Stützenfundamenten in den felsigen (Niesenflysch) Baugrund abzuleitenden Kräfte machten den Einsatz von Spannkabeln in den Stützen und von den Felsankern in den Stützenfundamenten unumgänglich, wollte man nicht den Bau von völlig unproportionierten und in keiner Weise den noch bestehenden übrigen Stützen des Hegernviaduktes entsprechenden Stützen in Kauf nehmen.

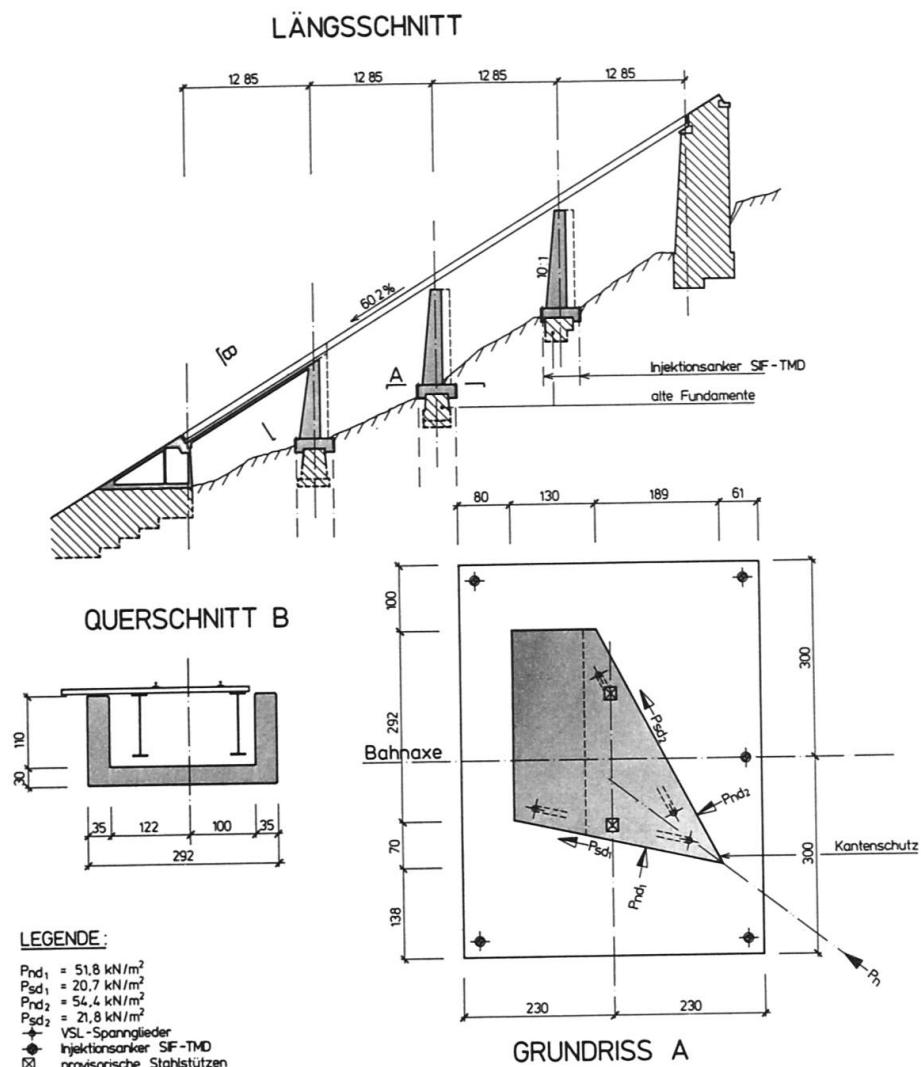


Bild 2 Projektierter lawinensicherer Brückenneubau

Zusammenfassung

Unter Ausnutzung der Möglichkeiten moderner Ingenieurbaukunst konnte nach einem zerstörerischen Lawinenniedergang innert nützlicher Frist ein harmonisch an ein bestehendes 70-jähriges Bauwerk angepasster Brückenbau in schwierigem Gebirgsgeleände realisiert werden, der derart grossen Lawinenkräften zu widerstehen vermag, dass das Bauwerk als lawinensicher klassiert werden darf.

(P. Ramu)

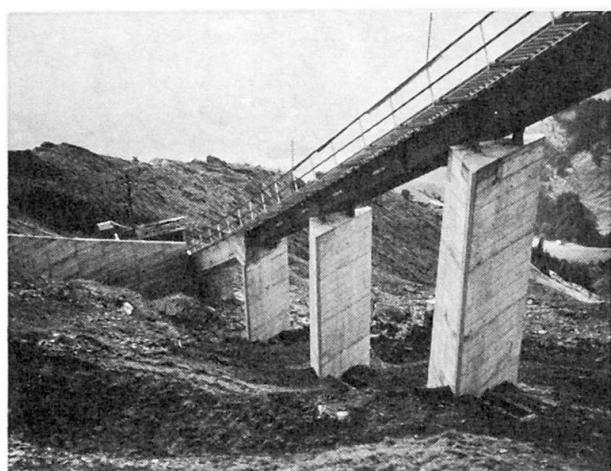


Bild 3 Fertiggestelltes lawinensicheres Brückenneubauwerk in schwierigem Gebirgsgeleände