

# Editorial

Autor(en): **Seitz, Peter**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **142 (2016)**

Heft 41: **Mehr Luft nach oben auf der Simplonstrecke**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



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