

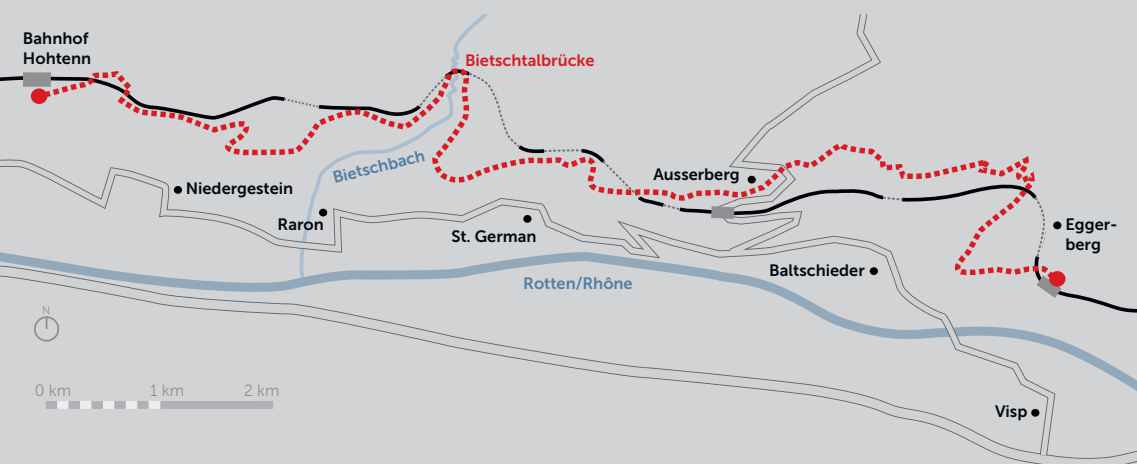
## Informationen zum Weg

Die Bietschtalbrücke in der gleichnamigen Schlucht oberhalb von Raron an der Lötschberg-Südrampe im Wallis liegt fern ab des Haupttals.

Die Wanderung beginnt am Bahnhof Hohtenn, der ab Brig alle Stunde und mit Halt auf Verlangen erreicht werden kann. Der Weg in Richtung Brig führt über das alte Trasse der für den Bau der Bietschtalbrücke erstellten Baustellenbahn.

Wo dieses nicht mehr vorhanden ist, be- geht man beschilderte Wege – teilweise entlang der Jahrhunderte alten Suonen.

Die Wanderung von Hohtenn bis nach Brig dauert mehr als 8.5 Stunden. Alternativ kann man ab Bahnhof Eggerberg mit dem Bus oder Zug zurück nach Brig (die Wanderung verkürzt sich so auf ca. 5 Stunden); der Zug verkehrt jede Stunde einmal und stoppt auf Verlangen.



## Bietschtalbrücke

Wanderweg zur Stahlbauikone  
in der Bietschtalschlucht



## Bietschtalbrücke

**Die Bietschtalbrücke in der gleichnamigen Schlucht oberhalb von Raron an der Lötschberg-Südrampe steht fernab des Walliser Haupttals. Es lohnt sich, den Weg in die Schlucht zu suchen, denn der spektakulär wirkende stählerne Dreigelenkbogen ist eine der interessantesten Brückenbauten in der Schweiz vor dem Ersten Weltkrieg.**

Die Benutzer des 2007 in Betrieb genommenen Lötschberg-Basistunnels mögen sich über Geschwindigkeiten von bis zu 250 km/h und den entsprechenden Zeitgewinn freuen, doch entgeht ihnen die Fahrt auf der 1913 eröffneten Lötschberg-Bergstrecke – eines der eindrucklichsten Eisenbahn-Reiseerlebnisse in Europa. Insbesondere die Südrampe gilt als bemerkenswerte technische Leistung. Auf dem 26,3 km langen Abschnitt zwischen dem Südportal des Lötschbergtunnels in Goppenstein auf 1217 m ü.M. und dem Anschluss an die Simplonlinie in Brig auf 678 m ü.M. sind, wie Perlen auf einer Kette, 30 Tunnels und 131 Brücken und Viadukte aufgereiht. Der landschaftlich reizvollste Abschnitt liegt zwischen der Station Hochtenn, wo die Linie aus der engen Lonzaschlucht hinausführt und sich das Panorama auf den rund 450 m tiefer gelegenen Talboden und die Walliser Alpen öffnet, und der Station Lalden, wo die Linie kurz vor Brig

den Talboden erreicht. Wahrscheinlich das bekannteste Bauwerk auf dieser Strecke ist der **Luogelkinviadukt**, dessen vom Talboden aus gut sichtbare fünf Steinbogen zum Wahrzeichen der Lötschbergbahn geworden sind.

Ein anderes Juwel des Brückenbaus auf der Südrampe ist hingegen den Blicken aus dem Talboden entzogen. Es steht weit hinten im wilden Bietschtal, das bei Raron ins Walliser Haupttal mündet, und tritt erst auf mittlere Distanz aus den Felsen hervor. Die **Bietschtalbrücke** überspannt das enge Tal des Bietschbachs in 78 m Höhe und ist die vielleicht eindrucklichste und unkonventionellste Kunstbaute der Lötschberglinie. Der dominante Zweigelenkbogen aus Flusstahl ist ein eindrucksvolles Ingenieurbauwerk und in dieser Form und Grösse einzigartig. Die von der Firma Albert Buss & Cie. in Pratteln entworfene und 1913 erstellte Tragkonstruktion ist 110 m lang und hat eine Stützweite von 95 m. Sie liegt in einer Kurve mit einem Radius von 300 m und im Maximalgefälle der Lötschbergbahn von 27 Promille. Der zentrale Bogen ruht auf vier Stahlgusslagern mit Kugelgelenk, die auf im Fels gegründeten und mit Natursteinquadern verkleideten Betonfundamenten stehen. Um die Fliehkräfte fahrender oder bremsender Züge aufzufangen, spreizen sich die Gurte gegen die Kämpfer hin. Ein auf dem Bogen aufgeständertes, genietetes Raumbauwerk mit

einfachem Strebenzug und Pfosten trägt die ohne Schotterbett ausgeführte Fahrbahn. Die Längsträger und Fahrbahnschwellen sind im mittleren Bereich direkt auf dem Bogenobergurt befestigt. 35 m lange, gerade Fachwerkträgern mit einfachem Strebenzug und Pfosten überbrücken die Randöffnungen zwischen den Widerlagern und dem Bogen. Diese Anschluss-träger liegen einerseits auf dem Hauptbogen und andererseits auf Widerlagern mit je einem Gewölbobogen aus Natursteinmauerwerk auf.

Mit Ausnahme des zweigleisigen Lötschbergtunnels wurden die Kunstbauten der Lötschberglinie zur Reduktion der Kosten vor 1913 eingleisig eingerichtet. Die meisten Tunnels waren jedoch zweigleisig ausgebrochen worden, und einige Brücken waren für den Ausbau auf zwei Spuren vorbereitet. Auch die Bietschtalbrücke wurde 1913 nur mit der bergseitigen Spur in Betrieb genommen, der Hauptbogen war aber bereits für den Doppelspurausbau ausgelegt. Dieser erfolgte auf der Südrampe zwischen 1976 und 1992, bei der Bietschtalbrücke 1986. Am damals schon über siebzigjährigen Tragwerk verstärkten die Ingenieure der BLS die Windverbände und an wichtigen Verbindungsstellen halten seither hochfeste Passschrauben an Stelle von ursprünglich rund 125 000 Nieten das Tragwerk zusammen. Für das zweite Gleis kam beidseits des Bogens ein zweites, wie die vorhandenen Fachwerkträger

gebauter Anschluss-träger hinzu. Die verschiedenen Massnahmen für den zweigleisigen Ausbau und die Verstärkung der Tragkonstruktion beeinträchtigten die Ästhetik des Haupttragwerks nicht, jedoch erhöhte sich das Gewicht der Brücke von rund 1000 t auf rund 1400 t.

An den Widerlagern ist das neue talseitige Gleis auf Lehnenbrücken aus Stahlbeton mit Plattenquerschnitt und Schotterrog verlegt. Unterwasserseitig wurde auf Kragarmen an den Brückenträgern ein öffentlicher Fussweg eingerichtet – dieser Steg ist heute ein spektakulärer Abschnitt des Wanderwegs entlang der Lötschberg-Südrampe.

Mit der Eröffnung des Basistunnels 2007 nahm der Verkehr auf der Südrampe stark ab. Die Lötschberg-Bergstrecke ist aber weiterhin unentbehrlich als Entlastungsstrecke für den Basistunnel, für den Lokalverkehr und insbesondere für den Tourismus. Deshalb werden in Zukunft noch viele Züge über den imposanten Dreigelenkbogen hinten im Bietschtal rollen.

### Literatur:

Schweizer Bahnbrücken, 2013, 240 Seiten, 160 farbige und 171 sw-Abbildungen und Pläne, Format 22 x 27 cm, ISBN 978-3-85881-393-0, Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 5, Scheidegger & Spiess

**Fotos:** Erste zwei links: Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege, restliche vier rechts: Aldo Rota

