

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 43 (1917)
Heft: 23

Inhaltsverzeichnis

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: 22.11.2024

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.
2, Valentin, Lausanne

Paraissant tous les
15 jours

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Le chemin de fer des Schöllenen*, par L. Leyvraz, ingénieur. — *Turbines à vapeur multiples à action*, par Ch. Colombi, ingénieur (suite et fin). — *La Houille blanche et la Métallurgie*, par G. Flusin, professeur à l'Université de Grenoble (suite et fin). — *Concours d'idées en vue de l'aménagement du quartier du Seujet et du quai Turretini, à Genève*. — *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes*. — *Bibliographie*.

Le chemin de fer des Schöllenen

par L. LEYVRAZ, ingénieur, à Berne.

L'idée de relier Göschenen à Andermatt par une voie ferrée devait forcément surgir après la mise en exploitation de la ligne du Gothard. Mais la réalisation de cette idée se heurta à des obstacles variés. Deux concessions accordées ne purent pas arriver à exécution. Ce n'est que la troisième concession qui, octroyée en juin 1904, vient d'aboutir à la construction et à la mise en exploitation de la ligne des Schöllenen, ouverte au trafic le 12 juillet dernier.

Le projet général de construction, présenté au Département fédéral des Chemins de fer en avril 1907, ne fut approuvé que le 2 juin 1913. L'examen du projet souleva différentes objections de la part de l'autorité militaire, tant contre le tracé depuis le Trou d'Uri jusqu'au terminus que contre l'emplacement de la gare d'Andermatt. En outre, diverses exigences de cette même autorité, concernant la destruction des ouvrages d'art, donnèrent lieu à de longs pourparlers ; l'approbation du projet général et par répercussion la justification financière furent retardés jusqu'en juin 1913. Ce n'est que par suite de la construction du chemin de fer de la Furka et par conséquent de l'implantation de la gare d'Andermatt que le

tracé put être établi définitivement sur le dernier tronçon.

Le chemin de fer est mixte, soit à adhérence et crémaillère. Celle-ci est continue du km. 0,³¹ au km. 2,5. Le reste du tracé est à simple adhérence. L'écartement des rails est de 1 m.

La ligne prend origine dans la cour de la gare de Göschenen. De grands murs de revêtement durent être construits pour l'élargissement nécessaire de cette place. De là, le tracé s'élève, parallèlement aux voies de la station de Göschenen, puis après avoir longé le bâtiment qui sert de dépôt et de sous-station, traverse la Reuss au km. 0,⁴ sur un viaduc maçonné de six ouvertures, dont une principale à 27 m., quatre à 8 et une à 6 m. Vers le km. 0,⁴⁸ elle passe par un petit tunnel de 25 m., sous la route du Gothard. Là se trouve la bifurcation pour la voie conduisant aux magasins militaires et à la voie de transbordement. Ce tronçon passe sur le portail du tunnel du Gothard. Au km. 0,⁶ se trouve un premier évitement. La Reuss est de nouveau traversée au km. 0,⁷² par un viaduc maçonné de deux ouvertures de 27 m., respectivement de 8 m. Le tracé qui suit est à flanc de coteau, à travers un terrain d'éboulis et de couloirs d'avalanches. Au km. 1,¹⁵ se trouve une galerie de protection contre les avalanches, de 79 m. de long. Au km. 1,³⁰ on a établi un second évitement. Vient ensuite, au km. 1,⁴¹,

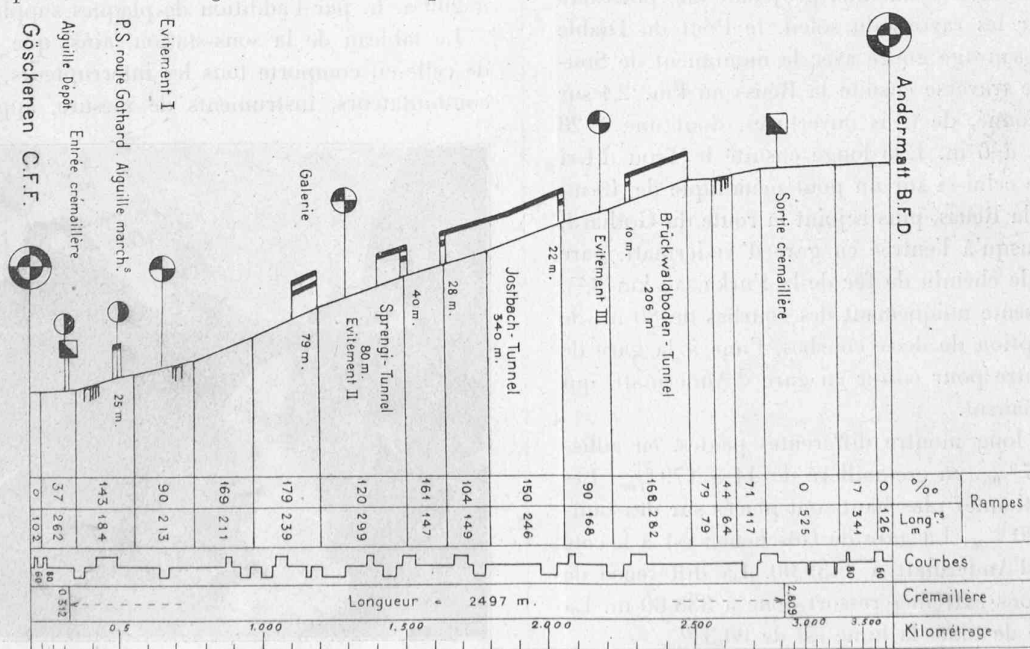


Fig. 1. — Profil en long de la ligne des Schöllenen.