

Un nouveau tunnel au bord du lac de Wallenstadt

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - (1940)

Heft 3-4

PDF erstellt am: **26.09.2024**

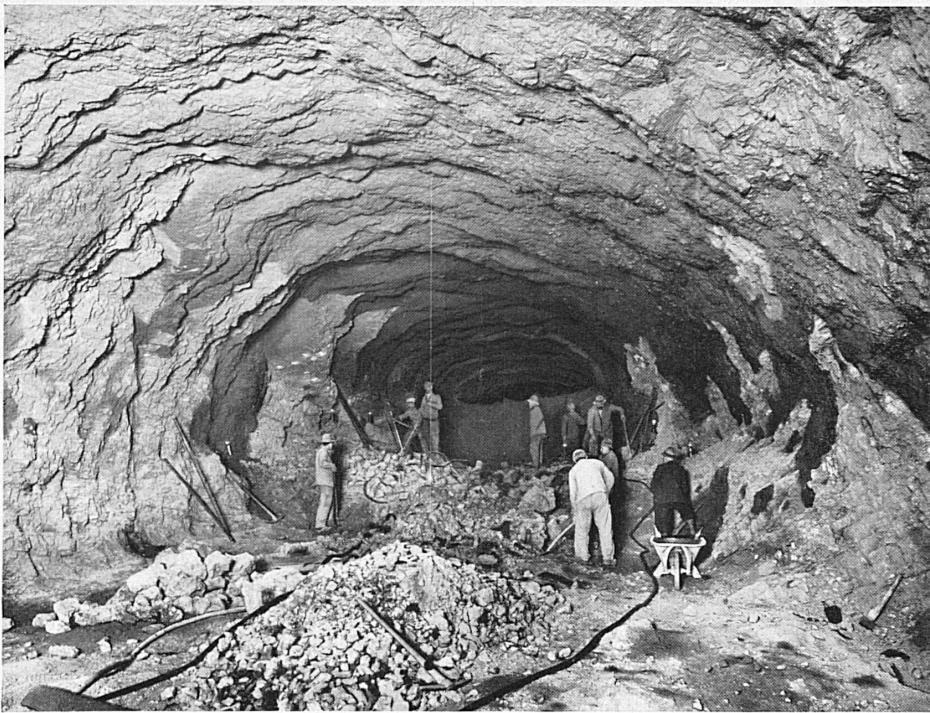
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-772661>

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.



La photographie ci-contre montre la perforation de la partie supérieure - la calotte - du tunnel à double voie long de 454 m traversant le Bommerstein entre Unterterzen et Wallenstadt au bord du Lac de Wallenstadt. D'abord il a été creusé dans la montagne une galerie de base invisible sur l'image, servant au transport des déblais et du matériel de construction. Après que sa partie supérieure eut été entaillée, on a attaqué la roche par le haut puis sur les côtés. Les déblais sont chargés dans les wagonnets circulant sur la voie établie dans la galerie de base et sont ainsi transportés au dehors.

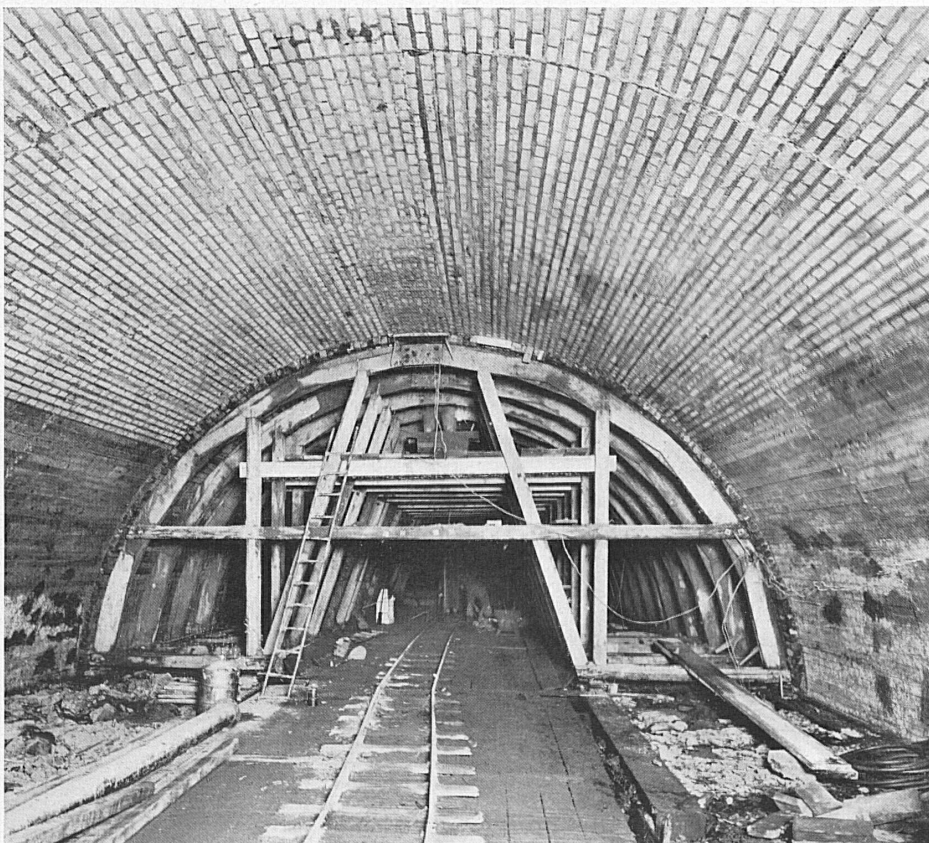
La photographie ci-dessous montre le revêtement du tunnel du Bommerstein. Après avoir perforé la calotte, on construit, par anneaux successifs d'une longueur de 6 mètres et en commençant par le bas, la voûte qui ici a une épaisseur de 30 cm. Sa partie inférieure est bétonnée, sa partie supérieure est construite avec des briques spéciales très dures. Sous le plancher que l'on voit sur l'image, se trouve la galerie de base qui plus tard sera élargie pour permettre la construction de contreforts hauts de deux mètres et donner au tunnel sa largeur définitive.

Oberes Bild zeigt den Ausbruch des oberen Teiles - der Kalotte - des 454 m langen, doppelspurigen Bommerstein-Bahntunnels am Walensee zwischen Unterterzen und Wallenstadt. Erst wurde ein auf dem Bilde nicht sichtbarer Sohlstollen durch den Berg gebrochen, der in diesem Baustadium zum Abtransport des abgebrochenen Felsmaterials und zum Antransport der Baumaterialien dient. Nach Aufbruch eines auf dem Bilde nicht mehr sichtbaren Firstschlitzes wird der Fels allmählich von oben nach unten und seitwärts abgebaut und das Geröll in Rollwagen geschaufelt, die im Sohlstollen stehen.

Unteres Bild: Blitzlichtaufnahme im Bommersteintunnel. Nach Ausbruch der Kalotte wird von unten nach oben das hier 30 cm starke Gewölbe erstellt. Im untern Teil wird es betoniert und im obern Teil aus harten künstlichen Kalksandsteinen auf Lehrbogen, in 6 m langen Ringen, gemauert. Unter dem Bretterbelag am Boden des Bildes befindet sich der Sohlstollen, der später auf die volle Tunnelbreite ausgeweitet wird, so dass unter dem Gewölbe die 2 m hohen Widerlager eingebaut werden können.

UN NOUVEAU TUNNEL AU BORD DU LAC DE WALLENSTADT

Filant à toute vitesse le train rapide allant à Coire serpente le long du Lac de Wallenstadt dont il épouse les méandres. Peu après Unterterzen, il ralentit sensiblement; pendant un instant on voit à droite d'importants travaux et déjà le voyageur est plongé dans l'obscurité du court tunnel creusé dans la barrière rocheuse du Bommerstein, mais à peine est-on revenu à la lumière du jour que l'on aperçoit à droite de la voie un autre chantier avec des rails pour wagonnets qui disparaissent dans la montagne... Ici aussi des travaux de fortification? Non, ce sont les Chemins de fer fédéraux qui construisent!



La ligne Zurich—Sargans via Thalwil est parmi les parcours les plus fréquentés de leur réseau. Pendant les années à venir il est prévu de la doter sur toute sa longueur d'une deuxième voie, du moins le projet existe. Evidemment nombreux sont ceux qui désirent (et les chemins de fer fédéraux ne sont pas les derniers à le désirer) que cette réalisation soit bientôt terminée. Mais nos Chemins de fer d'Etat doivent dépenser selon leurs moyens et, comme on le sait, ils ont à faire face à de lourdes dépenses d'entretien et d'amélioration dans tout le pays. La double voie existe actuellement entre Zurich et Pfäffikon et entre Sargans et Flums. L'établissement du tronçon Wallenstadt—Unterterzen fait partie du programme de constructions en cours. Sur une longueur d'environ un kilomètre, on construit suivant un tracé tout nouveau une voie double. Dans ce but les Chemins de fer fédéraux percent un nouveau tunnel long de 454 mètres, large de 8,60 m et haut de 6,10 m à compter du niveau des rails, à travers le Bommerstein à une distance d'une trentaine de mètres de l'ancien tunnel. Le 27 octobre 1939, on a creusé la galerie de base. Le tunnel sera terminé probablement au mois de juin et tout le nouveau tronçon, long d'un kilomètre, dans les premiers jours de l'automne. Mais en ce moment, c'est-à-dire jusqu'à l'achèvement complet de la double voie Flums—Unterterzen, on ne se sert que de la voie unique. Le tracé maintenant utilisé et passant par l'ancien tunnel du Bommerstein long de 192 mètres sera donné au canton de St-Gall pour la construction d'une nouvelle route longeant ce coin du lac. Les travaux de construction du nouveau tunnel du Bommerstein sont conduits par l'entreprise Locher & C^{ie}.