Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **37 (1911)**

Heft 4

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

37me Année. 25 février 1911. No 4.

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES — PARAISSANT DEUX FOIS PAR MOIS

RÉDACTION : Lausanne, 2, rue du Valentin : Dr H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *Le Chemin de fer électrique Martigny-Orsières*, par Georges Chappuis, ingénieur (suite). — *Le funiculaire Les Avants-Sonloup*, par MM. R. Zehnder-Spœrry, ingénieur, et M. Laplace, ingénieur (suite et fin). — *Machines à vapeur à flux continu, système Stumpf*. — Concours pour le bâtiment des postes de St-Blaise. — Programme du concours pour le plan général de l'Exposition nationale suisse, Berne 1914. — Programme pour le concours de projets de plans pour un Bâtiment des Postes et Télégraphes, à Morat. — *Bibliographie*. — Tunnel du Lœtschberg.

Le chemin de fer électrique Martigny-Orsières.

Par Georges CHAPPUIS, ingénieur.

(Suite[1]).

Le rayon minimum des courbes en pleine voie est de 180 m. Ce chiffre a été abaissé à 160 m. pour les courbes d'évitement. Les différentes rampes en profil ont été raccordées par des arcs de 2000 m. de rayon, deux courbes de sens inverses sont séparées par un alignement long de 48 m. au minimum. La rampe maximale est de 35 ‰.

Caractéristiques de la ligne.

DÉSIGNATION	Ire Section km. 7,947	IIe Section km. 6,030	IIIe Section km. 5,620	TOTAL km. 19,567
Alignements . . %	59	57	56	57,2
Courbes . . . . %	41	43	44	42,8
Rayon moyen . . m.	243	259	244	247
Total des angles au centre, par km. de ligne	98°25'	95°30'	104°26'	99°40'
Rampe moyenne avec paliers . . . . ‰	18,65	21,6	28,1	22,3
Rampe moyenne sans paliers . . . . ‰	24,8	25,9	32,9	29,6

[1] Voir N° du 25 janvier 1911, page 13.

La superstructure et le matériel roulant ont été construits pour une vitesse normale de 30 km. à l'heure. Le dévers a ainsi atteint un maximum de 60 mm. dans les courbes de 180 m. Il n'a été tenu compte du dévers et du déplacement de l'axe pour l'infrastructure que dans les courbes de rayon inférieur à 350 m. Les courbes sont raccordées aux alignements par des arcs de parabole de longueur uniforme de 12 m.

Le ballastage a une largeur en crête de 3 m. et une épaisseur de 0,30 m. depuis le dessus de la traverse ; sur certains tronçons, une steinbett de 0,10 m. a porté à 0,40 m. l'épaisseur du matelas. D'ailleurs une pose de voie sur remblais âgés de moins d'un an comme cela a été presque partout le cas, a nécessité un cube de ballast de premier entretien considérable. Si bien que l'épaisseur-type de 0,30 m. ne subsiste plus que dans les parties de la ligne en tranchées de bonne qualité.

La voie est en rails Vignole de 36 kg., posés sur traverses en bois. Les éclisses cornières à quatre boulons sont d'un poids de 65 kg. la paire. La fixation sur traverses a été faite au moyen de trois tire-fonds et par l'intermédiaire de selles aux joints et à toutes les deux ou trois traverses dans les courbes. Cette fixation a été trouvée un peu faible pour la traction à vapeur. La locomotive de travaux — devenue locomotive de secours — une 35 tonnes à empattement rigide a passablement fait souffrir ces attaches et a nécessité leur renforcement au moyen de selles supplémentaires et de taquets de calage pour le tire-fond extérieur.

Fig. 4. — Pont au km. 6.850.