

Objekttyp: **TableOfContent**

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

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

Heft 10

PDF erstellt am: **10.07.2024**

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>

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 : D^r H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *Chemin de fer Martigny-Orsières* par Georges Chappuis, ingénieur (suite). — *Notes sur les souterrains supportant une forte pression hydraulique intérieure*, par E. Lâuchli, ingénieur. — Société suisse des ingénieurs et architectes : Normes relatives à l'exécution des travaux de construction (suite et fin). — Concours pour le bâtiment de l'Ecole de Commerce de La Chaux-de-Fonds. — Concours pour le bâtiment électoral, à Genève. — Concours pour le pont de la Lorraine, à Berne. — *Bibliographie*. — Tunnel du Mont d'Or.

Chemin de fer électrique Martigny-Orsières.

Par Georges CHAPPUIS, ingénieur.

(Suite¹.)

Gares.

Il a été établi :

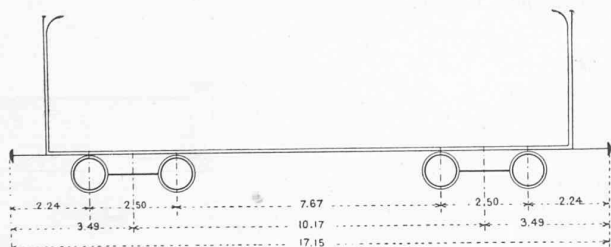
Trois stations de 1^{re} classe : Martigny-Bourg — Sembrancher — Orsières ;

Deux stations de 2^{me} classe : Martigny-Croix — Bovernier ;

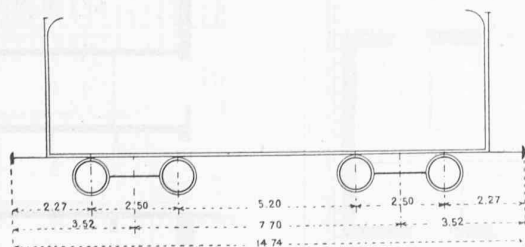
Une station de 3^{me} classe : Martigny-Ville ;

Deux haltes-abris : Les Vallettes — La Donay,

¹ Voir N° du 10 avril 1911, page 73.



Automotrice à voyageurs B. C. F. e $\frac{4}{4}$ — Tare 46 t.
48 places assises. — Fourgon de 8 m².



Automotrice à marchandises C. F. e $\frac{4}{4}$ — Tare 40 t.
16 places assises. — Fourgon de 10 t.

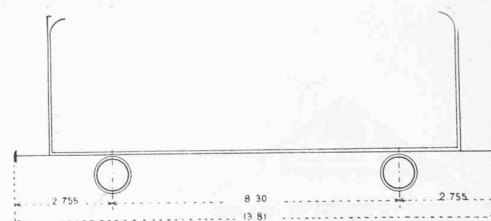
soit au total — sans cependant compter Martigny C. F. F. — huit stations ou haltes, ce qui correspond à une par km. 2,400 de longueur exploitée (fig. 23).

Les stations de 1^{re} et 2^{me} classes ont toutes bâtiment à voyageurs et halle à marchandises indépendante.

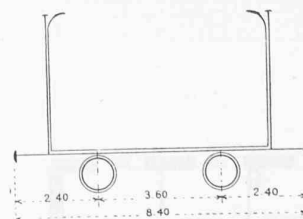
Les bâtiments à voyageurs, de deux types différents comme dimensions, sont dus à MM. *Taillens & Dubois*, architectes, à Lausanne (fig. 24).

On a beaucoup reproché à ces messieurs de n'avoir pas harmonisé le style de ces B. V. avec celui des constructions de la vallée. Ce reproche aurait pu être articulé, si la contrée avait eu, à proprement parler, un style ; mais les constructions sont de banales « carrées » en pierre, où certes rien n'était à prendre.

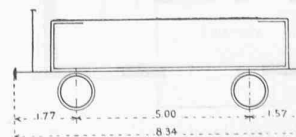
Au surplus, ces bâtiments ont un air cossu et modeste qui est, croyons-nous, la principale qualité que l'on doit demander à des gares de chemins de fer de montagne.



Remorque B. C. F. — Tare 14,2 t. — 40 places assises.
Fourgon de 10 m².



Remorque B. C. — Tare 10 t. — 28 places assises.



Ballastière. — Tare 7 t. — Charge normale 15 t.

Fig. 22. — Schéma du matériel roulant.