

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **41 (1915)**

Heft 18

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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 : *Le chemin de fer funiculaire Sierre-Montana-Vermala*, par MM. Zehnder-Spörry, directeur du M.-O.-B. et M. Laplace-Delapraz, ingénieur, (suite). — Concours pour la construction d'un Hospice des Vieillards et des Invalides, à Delémont. — Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — *Bibliographie*.

Le chemin de fer funiculaire Sierre-Montana-Vermala.

Par MM. ZEHNDER-SPÖRRY, directeur du M.-O.-B.
et M. LAPLACE-DELAPRAZ, ingénieur.

(Suite)¹.

Tracé et développement de la ligne (Fig. 7 et 9)

La grande longueur de la ligne, qui mesure suivant la pente 4,225 km., fit adopter son fractionnement en deux tronçons de 2386 m. et 1839 m.

La gare C. F. F. de Sierre, à 108 km. de Lausanne, est à la cote 536,7 et la station inférieure du funiculaire à la cote 539,5. Il ne fut malheureusement pas possible de joindre les deux installations ou même de placer le départ de la ligne tout auprès de la gare C. F. F., car trois cents mètres de terrain absolument plat, parsemé d'habitations assez serrées, séparent la gare du versant de Vermala-Montana. La station inférieure a donc dû être rapprochée du pied de la montagne, en bordure de la route principale et à 200 m. environ au N.-O. de la gare.

La rampe initiale de la première section est de 13,2 % sur 535 m. environ, puis passe au 29,2 % par un raccorde-

ment concave de 2000 m. de rayon long de près de 300 m. La rampe de 29,2 % se maintient sur 120 m., puis nouveau raccordement, convexe cette fois ($r = 2500$) sur 140 m. aboutissant à du 23 % sur 280 m. où s'élargit l'évitement. Encore deux changements de pente convexes ($r = 2000$) réunis par 55 m. de rampe de 22,2 % et rampe de 21,2 % sur 312 m.; enfin, deux raccords successifs de 3000 et 2000 m. de rayon sur 133 et 368 m. de développement et la ligne atteint la station supérieure de la première section avec du 48,4 %, rampe maximum de la section inférieure.

En plan, sur une longueur totale de 2319 m., 1234 m. sont en alignement droit, le solde se répartit sur cinq courbes de 300, 400 et 500 m. de rayon; il faut encore y ajouter la courbe de 1200 m. de l'évitement dissymétrique de 41 m. de longueur utile avec raccordement aux deux extrémités en arc de 300 m. de rayon.

La station supérieure, St Maurice de Laques, où l'on change de voiture, est le point de départ de la deuxième section; c'est ici que sont placées les installations électriques de la section inférieure.

La deuxième section s'en détache donc à l'altitude de 1073,90 m. en rampe de 23,2 % sur 98 m. et passe par un raccordement concave ($r = 3000$) de 27 m. au 24,2 % sur 373 m.; deux changements de pente convexes ($r = 2500$) reliés par du 16,3 % adoucissent la rampe à 14,05 %. C'est

¹ Voir N° du 10 septembre 1915, page 192.

