Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 41 (1915)

Heft: 19

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

41me Année. 10 Octobre 1915. N° 19

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 funiculaire Sierre-Montana-Vermala*, par MM. Zehnder-Spörry, directeur du M.-O.-B. et M. Laplace-Delapraz, ingénieur, (suite et fin). — *L'exposition de la Fabrique de Locomotives et de Machines à Winterthur*, par J. Cochand, ingénieur. — *Sur une correspondance entre les systèmes articulés de l'espace et ceux du plan*, par M. B. Mayor, ingénieur. — *Chronique :* La navigation intérieure et la guerre. — Coût de la voie navigable de Chancy à Koblenz. — 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 et fin)[1].

Bâtiments.

Les bâtiments ont été étudiés et exécutés par M. *Lanzrein*, architecte à Thoune, d'après les avant-projets des ingénieurs directeurs des travaux. Les plus importants sont les stations de Sierre, St Maurice de Laques et Montana-Vermala. La station de Sierre comprend salle d'attente, bureau du chef de station, emplacement réservé aux bagages et marchandises, W.-C., perron couvert avec grue de chargement mue à l'électricité, halle aux marchandises et bureau d'exploitation. A St Maurice de Laques et Montana-Vermala, les locaux suivants ont été aménagés : Salle d'attente, hangar pour matériel de service, W.-C., logement du surveillant au premier étage, bâtiment des machines avec salle de moteurs, perron couvert avec grue, semblable à celle de Sierre. A Montana-Vermala il y a encore une halle aux marchandises avec cour spacieuse servant d'entrepôt et desservie par une voie Decauville. Les haltes intermédiaires sont de simples abris en planches, ouverts du côté de la voie.

Un des points délicats du programme auquel devaient répondre ces installations, était la nécessité d'un transport rapide et d'une manutention rationelle des marchandises qui forment une part importante du trafic.

C'est dans ce but que les trois stations de départ, de transbordement et d'arrivée ont été pourvues chacune d'une grue de quatre tonnes de force, actionnée par un moteur de 5 HP. Ces engins, fort pratiques, permettent de soulever la plateforme du wagonnet à marchandises avec toute sa charge, opérant ainsi d'un seul coup le chargement et le déchargement ou transbordement (Fig. 19). En cas de besoin ces grues peuvent être manœuvrées à bras.

Stations motrices.

La traction du câble dans les stations motrices est opérée par un moteur à courant alternatif d'une puissance de 80/92 HP. pour la première section, de 45/53 HP. pour la seconde. L'évaluation du travail demandé à ces moteurs par un convoi montant en pleine charge et la même composition descendant à vide, donne les résultats suivants :

Pour le tronçon inférieur, le plus grand effort possible est requis du moteur lorsque le convoi montant est presque à bout de course, à l'entrée de St Maurice de Laques. Le calcul s'établit alors comme suit :

Convoi montant chargé : (rampe de 48,4 %)		4960 kg.
Convoi descendant à vide : (pente de 13,2 %).		
Composante du convoi	915 kg.	
» du câble	1660 »	
A déduire au total		2575 »

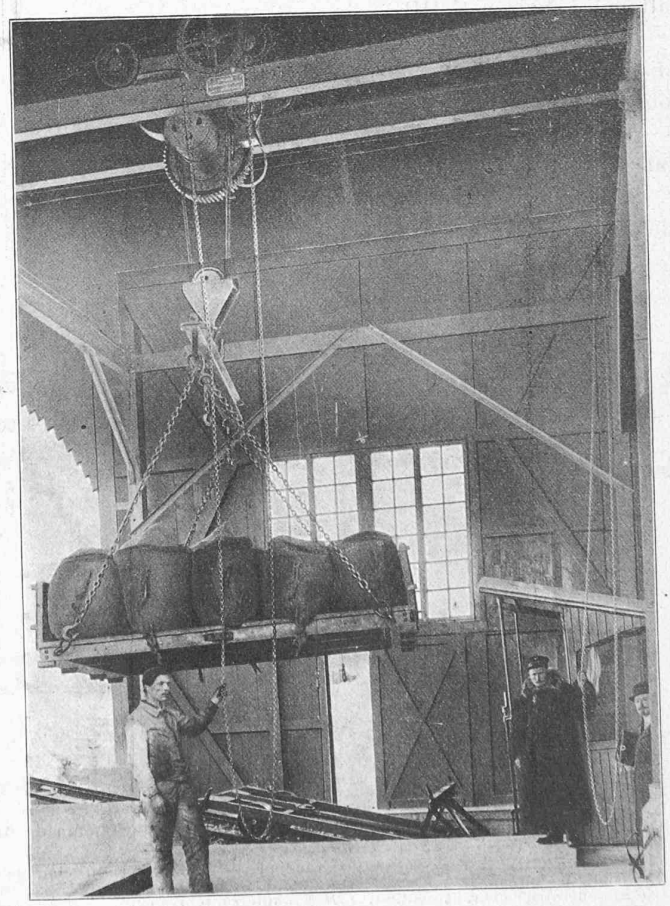

Fig. 19. — Grue de chargement.

[1] Voir N° du 25 septembre 1915, page 203.