

Objekttyp: **TableOfContent**

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

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

Heft 19

PDF erstellt am: **11.07.2024**

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 : *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 rationnelle 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 »

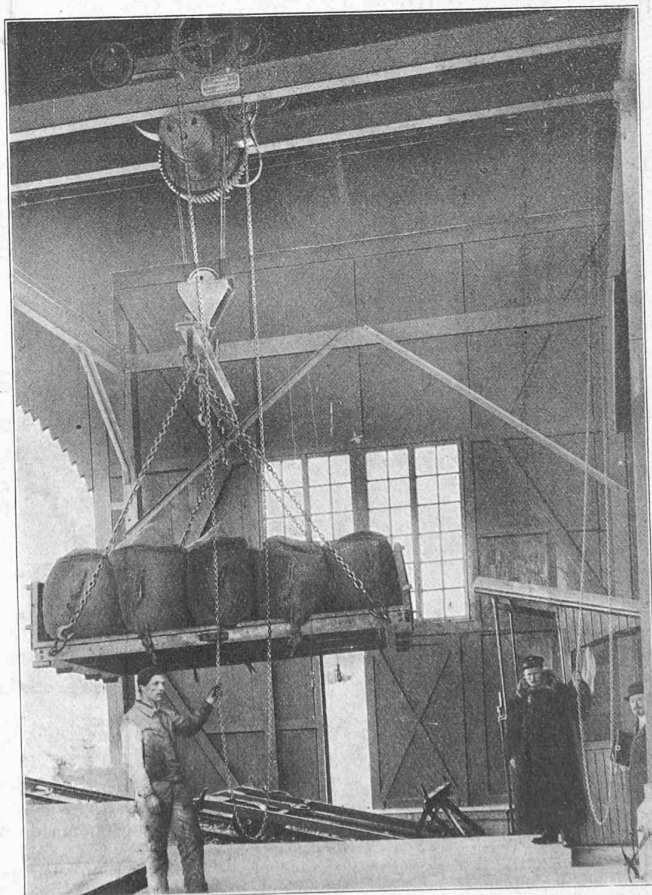


Fig. 19. — Grue de chargement.

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