

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 37 (1911)
Heft: 10

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: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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. Läubli, 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.

(Suite ¹.)

Gares.

Il a été établi :

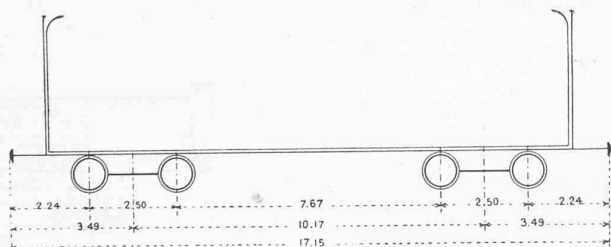
Trois stations de 1^{re} classe : Martigny-Bourg — Sembrancher — Orsières ;

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

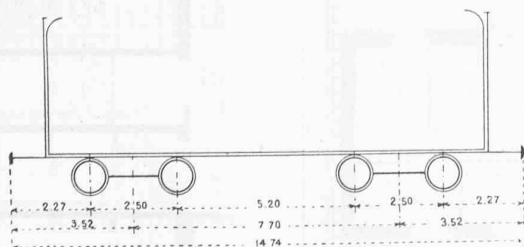
Une station de 3^{me} classe : Martigny-Ville ;

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.

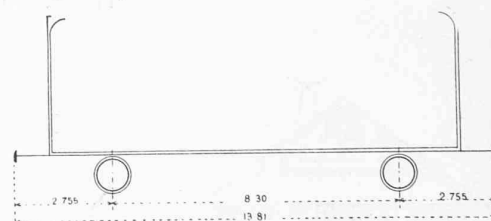
soit au total — sans cependant compter Martigny C. F. F. — huit stations ou haltes, ce qui correspond à une par km. 2,400 de longueur exploitée (fig. 23).

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

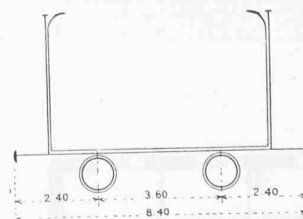
Les bâtiments à voyageurs, de deux types différents comme dimensions, sont dus à MM. *Taillens & Dubois*, architectes, à Lausanne (fig. 24).

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.

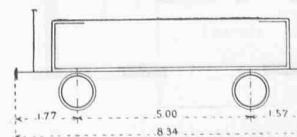
Au surplus, ces bâtiments ont un air cossu et modeste qui est, croyons-nous, la principale qualité que l'on doit demander à des gares de chemins de fer de montagne.



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.