

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 41 (1915)
Heft: 18

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: 26.01.2026

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 : *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.

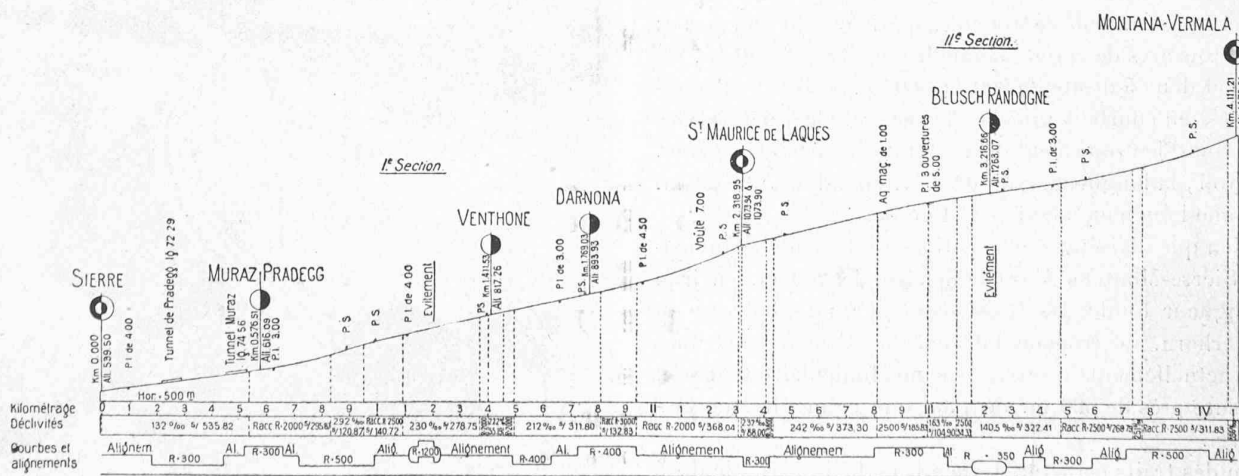


Fig. 9. - Profil en long des deux sections. — 1 : 25 000.