

Chemin de fer de Lauterbrunnen à Murren

Autor(en): **Rédaction**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes**

Band (Jahr): **15 (1889)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15033>

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.

CHEMIN DE FER DE LAUTERBRUNNEN A MÜRREN

Les journaux annonçaient récemment la construction prochaine d'un chemin de fer à voie étroite entre Interlaken et Lauterbrunnen ; nous sommes en mesure d'annoncer la constitution d'une société pour la création d'un embranchement entre Lauterbrunnen et Mürren.

Le projet de cet embranchement, élaboré par MM. Frey et Haag, entrepreneurs à Bienne, présente des particularités intéressantes pour les techniciens, et il est à prévoir que sa réalisation aura le même genre de succès et d'attrait que le Territet-Glion.

Mürren est un séjour de montagne très apprécié et de plus en plus fréquenté par les touristes. Son altitude est de 1640 m. au-dessus de la mer et de 825 m. au-dessus de Lauterbrunnen. Il n'est accessible que par des chemins à mulets qui exigent une ascension de deux ou trois heures et une dépense assez considérable si l'on a des bagages.

Ces circonstances, éminemment favorables au rendement d'un chemin de fer de montagne, ont motivé le projet dont voici les dispositions principales. Le tracé direct entre Lauterbrunnen et Mürren n'étant pas possible à cause de la nature du terrain, on tourna la difficulté d'une manière fort ingénieuse en s'élevant directement au-dessus de Lauterbrunnen par de très fortes pentes jusqu'à un plateau nommé le Grütsch, situé à 674 m. de hauteur au-dessus de Lauterbrunnen.

De ce point le tracé se dirige sur Mürren et rachète la hauteur de 150 m. par des pentes très modérées.

Ce tracé suppose l'emploi de deux systèmes de traction.

La première section Lauterbrunnen-Grütsch présentant sur la majeure partie de sa longueur une pente de 60 % et une pente minimale de 40 % la traction par câble est seule possible.

La longueur horizontale de ce nouveau funiculaire sera de 1215 m. La traction se fera comme au Territet-Glion par un contrepoids d'eau placé dans le wagon descendant.

Le profil en long présentant une distribution de pentes qui exigerait une grande action des freins, on y remédiera soit par l'emploi d'un câble compensateur soit par un moyen plus économique, encore à l'étude.

Les wagons auront 40 places et l'on pourra fournir trois trains dans chaque sens par heure avec une vitesse de marche de 1,6 m. par seconde comme au Territet-Glion.

La seconde section Grütsch-Mürren présente une pente uniforme de 35 ‰ et une longueur totale de 4300 m. Comme on dispose d'une force hydraulique importante on a adopté la traction électrique. Les installations mécaniques et le matériel roulant de cette section seront fournis par la fabrique d'Oerlikon. Le service de cette seconde partie sera combiné de manière à correspondre avec chaque train du funiculaire ce qui se réalise facilement en adoptant une vitesse de 5 m. par seconde.

Le coût de la construction des deux sections est devisé à 1 276 000 fr. et les promoteurs de l'entreprise, MM. Frey et Haag, ont passé un marché à forfait pour cette somme. Les frais généraux, de fondation et de constitution du capital portent la dépense totale à 1 500 000 fr. Les dépenses d'exploita-

tion sont devisées à 44 250 fr. pour trois mois de service par an.

La taxe de transport sera de 3 fr. 75 à la montée et de 2 fr. 25 à la descente. On transportera aussi quelques marchandises. Dans ces conditions il suffira par an de 21 000 visiteurs à Mürren pour assurer un revenu de près de 6 % au capital d'établissement. Or il atteint déjà le nombre de 18 000 malgré les grandes difficultés d'accès que nous avons signalées. Il est à prévoir que ce nombre de 21 000 voyageurs sera dépassé dès que la ligne Interlaken-Lauterbrunnen sera en exploitation.

Ajoutons que la haute banque de Berne et de Bâle n'a donné son appui à cette intéressante entreprise qu'après une enquête sévère sur l'exactitude des devis de construction et d'exploitation et après avoir entendu l'avis de plusieurs ingénieurs spécialistes.

(La Rédaction.)

NÉCROLOGIE

GUSTAVE DUVOISIN

Le 5 janvier est décédé à l'âge de 34 ans seulement notre cher collègue Gustave Duvoisin.

Sorti en 1875 de la faculté technique, il débuta d'abord dans l'entreprise du chemin de fer du Lausanne-Ouchy.

Son état de santé l'obligea à rechercher le séjour du Midi, il se rendit à Gènes où il s'occupa de la construction du réseau des tramways. Il entra ensuite dans la grande entreprise Hersent, connue par sa participation aux travaux de Suez, ses travaux du port d'Anvers et beaucoup d'autres travaux hydrauliques et spécialement des fondations pneumatiques ; il fut attaché à la construction de grands bassins de radoub au port militaire de Toulon et plus tard à des fondations pneumatiques de ponts dans la Drôme, enfin à de grands travaux hydrauliques à Elbeuf toujours pour la même entreprise. Il devait diriger des travaux plus importants encore pour cette même entreprise, où il était en passe de se faire une position très importante, lorsqu'il fut repris d'une attaque violente de rhumatisme articulaire dont il avait déjà souffert dans sa jeunesse. Il fut obligé de revenir en Suisse et fit une cure aux bains d'Yverdon, qui lui procura un grand soulagement.

Il entra ensuite au service de la Compagnie de la Suisse Occidentale-Simplon. Peu après, les travaux de l'entreprise du chemin de fer du Pont à Vallorbe ayant dû être repris en régie, Duvoisin fut chargé de diriger cette régie. Il s'en acquitta d'une manière distinguée, devant même les délais, et faisant preuve d'une grande habileté pour organiser les chantiers et diriger les ouvriers. Il fut ensuite nommé dans le service de la voie, ingénieur de la section importante du Simplon : de Saint-Gingolph à Brigue. Il s'était beaucoup occupé ces temps de l'étude des tramways pour Lausanne.

Il a été enlevé à la fleur de l'âge au moment où un bel avenir s'ouvrait devant lui. Duvoisin était un ingénieur habile, instruit et consciencieux, très énergique, et ayant une grande habitude d'organiser les chantiers et de diriger les ouvriers. Il avait une grande droiture de caractère, beaucoup d'aménité de relations. C'était un cœur d'or, un collègue aimé que nous regrettons tous bien vivement.

M.