Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 31 (1905)

Heft: 2

Sonstiges

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: 29.11.2025

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

Evaluation des frais d'exploitation.

Dorgonnol .

Personnel:			
	Р	Par an.	
Un mécanicien et un chauffeur pour le			
service de la station supérieure, loco-		4 200	
mobile et frein))	2 520	
Trois manœuvres pour le chargement.))	2 520	
Trois manœuvres jeunes à chaque station		3 600	
pour pousser les wagonnets))	5 000	
ouvrier intelligent pour la station infé-			
rieure))	2 520	
Personnel supplémentaire et de renfort,			
arrimage au déchargement))	1 660	
	Fr.	14 500	
Combustible, graissage, entretien cou-			
rant, peinture fers et bois, etc))	6 500	
Pièces de rechange, stations et poteaux .))	3 000	
Renouvellement des câbles))	8 500	
Entretien et renouvellement des wagon-			
nets))	2 500	
Total par an	Fr.	35 000	
et, pour 100 000 tonnes, 35 centimes par tonn	e.		
En résumé on a donc :			
Chemin de fer.	Ca	ble aérien.	
Dépenses de 1er établisse-			
ment Fr. 480 000	Fr.	400 000	
Valeur restante supposée			
apr. transp ^{ort} 500 000 t » 96 000))	80 000	
Somme à amortir sur			
500 000 t Fr. 384 000	Fr.	320 000	
Soit par tonne Fr. 0,768	Fr.	0,64	
Frais d'exploitation » 0,900))	0,35	
Dépense totale pour le			
transport d'une tonne . Fr. 1,668	Fr.	0,99	
La davia du abamin aérian art basé sun			

Le devis du chemin aérien est basé sur des données exactes et une étude détaillée; il tient largement compte des difficultés locales d'exécution. L'évaluation du chemin de fer est au contraire plutôt basse. Quant aux devis d'exploitation, ils sont basés tous deux sur des données d'expérience personnelle dans des cas assez semblables à celui-ci.

Il y a donc une différence énorme et certaine en faveur du câble aérien.

Athènes, novembre 1904.

Comme suite et comme complément à l'article qui précède, nous pouvons dès aujourd'hui annoncer la publication prochaine d'une notice sur les installations mécaniques du chemin de fer aérien projeté; cette notice sera accompagnée de plusieurs dessins et photographies.

(Réd.).

Divers.

Tunnel du Ricken.

Bulletin mensuel des travaux. - Décembre 1904.

	Galerie de base.			Côté Sud Côté Nord altbrunn Wattwil Total		
	Longueur à fin novembre 1904 Progrès mensuel :	m.	1004,6	1578,7	2583,3	
	Perforation à la main))	7,8		111,7	
	Longueur à fin décembre 1904 % de la longueur du tunnel Perforation à la main :	>>		1682,6 ¹ 19,5		
	Progrès moyen par jour		2,60 6,7	$^{3,50}_{6,0}$	_	
	Ouvriers. Hors du tunnel.					
	Total des journées		5608 269	3504 138	9112 407	
	Dans le tunnel.					
S. O. S. S. S. S.	Total des journées	» »	5479 180		9034 324	
	Total.					
	Total des journées))	11087 358 449	7059 228 282	18146 586 731	
	Animaux de trait					
	Total des journées	n.	227		476	
	Locomotives.		3	1	4	
	Températures (maxima).	0		10.0		
	De la roche, à l'avancement (Degrès De l'air, » Venues d'eau, litres par seconde	s (i.)	11 5,0	16,0 18 0,6	_	
	Tollaco a caa, intos par socoliac		,,,			

Renseignements divers.

Côté Sud. — Les travaux ont été arrêtés dans la galerie de base le 3 décembre au soir ; jusqu'à la fin du mois, ils sont restés entièrement suspendus à l'avancement et dans la galerie de faite située à 607 m. du portail, à cause des travaux d'abatage du faite entre les points 466 et 531 m., où du grisou sort de la roche. Le 21 décembre, la perforation de la galerie de faîte, entreprise par deux côtés, a été achevée à 500 m. du portail et les travaux d'abatage commencés sur ce tronçon. Afin d'écarter tout danger d'explosion, on n'utilise pour ceux-ci que des lampes de sireté et des explosifs spéciaux. La galerie de faîte est maintenant terminée jusqu'à 607 m. en avant ; l'excavation totale et les piédroits sont achevés jusqu'à 452 m., la voûte est construite jusqu'à 84 m. et de 140 à 452 m.

Côté Nord. — La galerie de direction a traversé du grès, interrompu parfois par des bancs isolés de marne sèche, de 4 5 m. d'épaisseur. Depuis le 27 décembre, l'avancement de la galerie de faite a été repris à partir de 270 m. du portail vers le Sud; l'extraction des matériaux se fait par le puits du point 250 m. L'abatage de la calotte est terminé jusqu'à 76 m. en avant, l'excavation complète sur 14 m. et la voûte sur 58 m. Sur le tronçon de 14 à 270 m. du portail on travaille à l'agrandissement de la galerie de faîte.

Les voies d'accès des deux côtés du tunnel sont terminées.

¹ Y compris 270,1 m. de galerie de direction, percée dans le faîte.

Collège suburbain de Vauseyon, à Neuchâtel ¹.

Projet « Babillard », de M. U. Grassi, architecte, à Neuchâtel.

Nous publions à la page suivante le projet « Babillard », présenté par M. U. Grassi, architecte à Neuchâtel, et classé second au concours. Notre prochain numéro contiendra les deux derniers projets primés.

⁴ Voir Nº du 25 janvier 1905, page 13.