Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 33 (1907)

Heft: 12

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

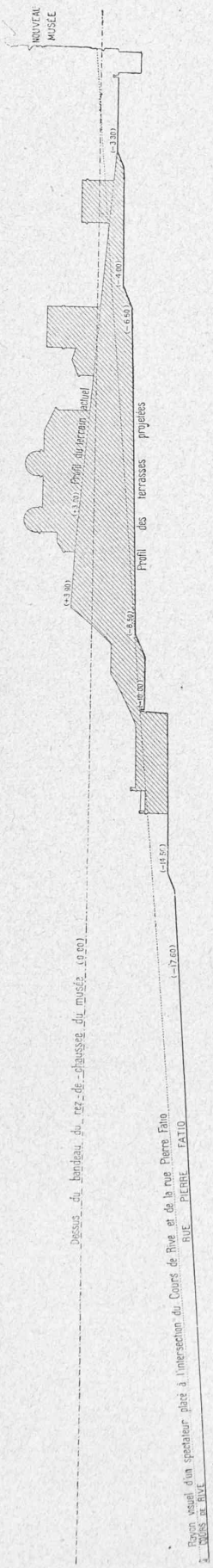
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 08.12.2025

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



COUPE SCHÉMATIQUE, DRESSÉE PAR M. CAMOLETTI, MONTRANT LA PARTIE VUE DU MUSÉE APRÈS ENLÈVEMENT DE L'OBSERVATOIRE.
CONFORMÉMENT A LA PERSPECTIVE DE MARS 1907.

NOTA. — Le spectateur est supposé placé à l'intersection du Cours de Rive et de la rue Pierre Fatio.
Les hachures indiquent les parties à enlever.

J'accorde à M. Reverdin que si le spectateur se place de manière à avoir une maison de cinq étages entre lui et le Musée, il ne verra pas ce dernier, mais, dans ces conditions, la tour Eiffel elle-même aurait de la peine à être aperçue.

Je vous prie d'agréer, etc.

MARC CAMOLETTI, architecte.

Nous avons reçu d'autre part de M. Reverdin la lettre suivante :

Genève, 19 juin 1907.

« Permettez-moi de répondre brièvement à la lettre de M. Camoletti, publiée déjà dans le *Journal de Genève*, au sujet de ma critique de son projet d'aménagement de la promenade de l'Observatoire. Je me bornerai à constater qu'une vue à vol d'oiseau n'est pas faite pour montrer ce que verront de la rue les pauvres bipèdes non ailés que nous sommes. J'avais donc raison de mettre en garde contre les illusions que pouvait faire naître ce beau dessin. Je n'ai pas accusé M. Camoletti d'avoir choisi lui-même cet emplacement défectueux pour le Musée. Les maisons à cinq étages qui le masquent existent malheureusement et il suffit de se promener sur le Cours de Rive pour se rendre compte que la façade du Musée ne serait visible, même sans la butte de l'Observatoire, que d'un fort petit espace. Dès qu'on s'éloigne en marchant du côté du lac les maisons du côté gauche de la rue Pierre Fatio se font un malin plaisir de couvrir la façade de leurs toitures. La vue depuis le lac est également annihilée par les constructions, et on n'apercevra que le toit du Musée, ce qui n'est pas sa plus belle partie.

» Que n'a-t-on parlé plus tôt de raser la butte de l'Observatoire, c'eût été peut-être un emplacement plus favorable, plus accessible et moins masqué. Mais on a, sans doute, fait entrer en ligne de compte la forte dépense que cela entraînerait.

» A la place du projet de M. Camoletti il semble plus facile d'aménager la promenade, sans détruire l'Observatoire ; et le public pourrait alors, avec un recul suffisant, admirer la façade, parfaitement dégagée, de même qu'on la voit de la promenade St-Antoine. Ce serait plus modeste et tout aussi satisfaisant, sans coûter bien cher ».

Veuillez agréer, etc.

F. REVERDIN.

Divers.

Trafic du Simplon.

Le tunnel du Simplon a été livré à l'exploitation régulière le 1er juin 1906. Les résultats de la première année d'exploitation sont les suivants :

Pour les marchandises il est entré en Italie 27400 tonnes et il en est sorti et entré en Suisse 29400 tonnes. Total des marchandises transportées 56800 tonnes, y compris celles passées en transit par la Suisse de France en Italie et vice-versa. Le tarif de transit n'est entré en vigueur qu'en janvier 1907 et son application n'est encore que très faible, soit parce qu'il n'est pas assez connu, soit parce que ses prix n'offrent pas suffisamment d'avantages pour le Simplon, étant les mêmes que ceux des transports par le Mont Cenis. Les 50000 tonnes en chiffres ronds du trafic italo-suisse se rapportent aux transports de marchandises effectués à destination ou en provenance de la Suisse romande et de la Vallée de l'Ossola. Ce chiffre est relativement très élevé pour un début. On avait évalué à un maximum de 100000 tonnes par an le trafic des marchandises y compris le transit à travers le Simplon pour les premières années d'exploitation. Ce résultat sera atteint très probablement déjà dans la seconde année dès l'ouverture de la ligne.

Le nombre total des voyageurs transportés pendant l'année écoulée ne peut être indiqué déjà maintenant avec exactitude, les éléments de statistique n'étant pas encore dépouillés. Mais, d'après les comptages faits, on peut admettre le passage à travers le tunnel dans les deux sens de 430000 voyageurs pour l'année entière.

En calculant la recette sur la base du prix moyen des Chemins de fer fédéraux pour les voyageurs-kilomètres et les tonnes-kilomètres, on arriverait à une recette brute pour voyageurs et marchandises d'environ Fr. 42000 par kilomètre du grand tunnel en tenant compte de la surtaxe concédée. Il n'est pas inutile de rappeler que la double voie doit être construite quand cette recette atteindra Fr. 50000 par an sur la ligne de Brigue à Domodossola.

SOCIÉTÉS

Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

Notre course de printemps à Yverdon et à Estavayer-le-Lac, le 1er juin, quoique contrariée par le mauvais temps et n'ayant réuni qu'un nombre restreint de participants, n'en a pas moins bien réussi.

Le matin, sous la conduite de notre dévoué collègue, M. Guillemin, nous visitons en détail les vastes ateliers C. F. F. et nous en admirons sans réserve la belle ordonnance et l'outillage perfectionné.

Ensuite, visite rapide au Château et au Castrum, puis, à midi, dîner très bien servi, au buffet de la Gare d'Yverdon.

L'après midi, nos aimables collègues de Fribourg, MM. Broillet et Wulffleff, architectes, nous pilotent dans la vieille ville d'Estavayer et nous en font apprécier tout le charme.

Nous leur en exprimons, ainsi qu'à M. Guillemin, nos sincères remerciements.

Tunnel du Ricken.

Longueur entre les deux portails : 8604 m.

Bulletin mensuel des travaux. (Extrait). — **Mai 1907.**

Galerie de base.		*Côté Sud* Kaltbrunn	*Côté Nord* Wattwil	*Total*
Longueur à fin avril 1907	m.	3799,0	4203,1	8002,1
Progrès mensuel à la main	»	—	—	—
Longueur à fin mai 1907	m.	3799,0	4203,1	8002,1
% de la longueur du tunnel		44,2	48,8	93,0
Perforation à la main :				
Progrès moyen par jour	m.	—	—	—
Progrès maximum par jour	»	7,80	7,10	—
Températures (maxima, mesurées pendant la ventilation).				
De la roche, à l'avancement (Degrés C.)		—	—	—
De l'air,	»	—	—	—
Venues d'eau l. par seconde		24,0	2,0	—

Renseignements divers.

Les travaux à l'avancement n'ont pas encore pu être repris à cause du dégagement continuel de grisou.

Comparaison entre les usines génératrices hydro-électriques et les usines à vapeur.

Sous ce titre, l'*Eclairage électrique* (No du 22 juin 1907) publie le résumé d'une étude parue dans l'*Electrotechnik und Maschinenbau*. Nous en extrayons les tableaux comparatifs suivants qui se rapportent à des installations de 1000 chevaux, fonctionnant 10 heures par jour.

Dépenses d'installation en francs par 1000 chevaux.

	Vapeur	Eau
Bâtiments	50000	200000
Chaudières, pompes et machines	250000	—
Turbines et générateurs	—	75000
Transmission à 30 km.	—	200000
Trasmission mécanique sur place	25000	—
Réseau de distribution	—	50000
Frais totaux d'installation	325000	525000

Dépenses d'exploitation totales.

	Vapeur	Eau
Intérêts de l'installation, 5 %	16250	26250
Entretien, amortissement	18750	16000
Combustibles à 12.50 la tonne	28870	—
Eau	2830	—
Salaires	16950	19000
Graissage et nettoyage	6500	2500
Divers	6750	10500
Assurances	3250	—
Dépenses totales d'exploitation	100150	74250

Frais d'exploitation par cheval-an pour différentes charges.

	Vapeur	Eau
Charge de 100 %	125.—	87.50
» 75 %	184.50	114.50
» 50 %	338.75	165.—

Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Offres d'emploi.

On demande un *jeune ingénieur* pour une entreprise hydraulique.

On demande un *jeune ingénieur-constructeur*.

S'adresser au Secrétaire de l'Ecole d'ingénieurs, Valentin, 2, Lausanne.