Zeitschrift: Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes
Band: 13 (1887)
Heft: 2

Vereinsnachrichten

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: 13.07.2025

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

à chaque relai, ce qui ferait 160 minutes ou 2 h. 40 pour franchir la distance de Brigue à Gondo.

Il compte remorquer des trains de voyageurs de 85 t. et de marchandises de 140 t. de charge brute, les premiers avec un câble et les seconds avec deux câbles.

Il compte 10 trains de voyageurs par jour pouvant transporter 300 000 voyageurs par an et 20 trains de marchandises pouvant transporter 1 022 000 t. brutes ou 511 000 t. nettes par an.

Les experts objectent que les voyageurs ne s'échelonneront pas régulièrement sur tous les trains, et que les lignes aboutissantes ne feront certainement pas des trains correspondant à chacun des passages de la montagnes, que les voyageurs seront obligés d'attendre aux extrémités, souvent la nuit, ce qui jetera une défaveur sur ce passage comparé aux trains plus commodes du Gothard et du Cenis.

Les détresses par ruptures de câbles, d'essieux ou de bandage ou par toute autre cause indépendante du système amèneront de longs arrêts et une perturbation complète et des encombrements difficiles à débiter.

Ils font un sombre tableau de l'effet que devront produire les 2700 poulies tournant dans les 13 500 mètres de galeries, et émettent des doutes sur leur fonctionnement par les basses températures d'hiver.

Ils trouvent qu'il est insuffisant d'abriter la voie jusqu'à 1300 m. d'altitude seulement, et relèvent les difficultés que rencontrerait l'emploi fréquent des chasse-neige avec ces locomoteurs.

Ils établissent la nécessité d'avoir des machines de réserve à vapeur aux relais intermédiaires du Grund et de Simplon, les forces hydrauliques pendant l'étiage d'hiver n'y pouvant donner les 640 chevaux nécessaires.

Le devis de M. Agudio est de 16 millions. Ils critiquent ce devis, estimant qu'il y aura augmentation de 875 000 fr. sur les galeries de protection, le prix moyen étant côté trop bas à 150 fr. le mètre. Ils trouvent que la plate-forme admise à $4^{m}40$ de largeur est trop étroite en raison de la place nécessaire pour les poulies et comptent de ce chef une augmentation de deux millions, enfin ils ajoutent 1 100 000 fr. pour les machines à vapeur de réserve dont nons avons parlé ci-dessus, ce qui porterait le devis à 20 000 000 au lieu de 16 000 000.

Si ce projet échoue ou ne donne pas une satisfaction suffisante les vingt millions seraient perdus et il ne resterait qu'une plate-forme à 14 % de déclivité, inutilisable.

Les experts rejettent ce système parce que les difficultés qu'on rencontrerait dans l'exploitation ne permettraient pas d'attirer le trafic sur cette nouvelle ligne de transit et que, par suite, les dépenses faites seraient, après quelques années, complètement perdues sans avoir produit pendant ce court laps de temps d'exploitation l'intérêt même du capital engagé.

(A suivre.)

BIBLIOGRAPHIE

CALCUL DES CONDUCTEURS ÉLECTRIQUES. Tableaux graphiques par A. van Muyden, ingénieur, publiés par la maison A. de Meuron et Cuénod. Genève 1886.

MM. A. de Meuron et Cuénod, constructeurs-électriciens, à Genève, viennent d'éditer, sous la forme d'un carnet de poche élégamment cartonné, l'étude de M. A. van Muyden sur les conducteurs électriques publiée par la *Lumière électrique* dans son numéro du 9 janvier 1886 et reproduite dans la livraison de mars du *Bulletin*.

Cette publication est faite en deux éditions, l'une française, l'autre allemande. Les graphiques qui l'accompagnent constituent un utile vade-mecum pour l'ingénieur appelé à fournir fréquemment son préavis sur des projets comportant le transport à distance d'une quantité quelconque d'énergie électrique. Aussi a-t-elle reçu l'accueil le plus favorable de la part des électriciens. G.

SOCIÉTÉ VAUDOISE DES INGÉNIEURS
ET DES ARCHITECTES

Assemblée générale du 19 mars 1887, à 4 heures du soir, à l'hôtel Beau-Site.

Après approbation des comptes de l'année 1886, l'assemblée procède aux nominations statutaires de son Comité, qui se composera de MM. J. Meyer, ingénieur, président, L. Gonin, ingénieur, G. Rouge, architecte, C. Maurhoffer, architecte, A. Vautier, ingénieur; A. Perey, ingénieur, continue ses fonctions de caissier et H. Verrey, architecte, celles de secrétaire.

M. Warnery représente l'assemblée pour remercier M. L. Gonin de tout ce qu'il a fait pour notre société dès sa fondation et comme président, pendant les treize années qui viennent de s'écouler. Il lui confère le titre de *président d'honneur* aux acclamations unanimes de l'assemblée.

M. Meyer ajoute quelques développements à sa conférence sur le Simplon en mentionnant les causes qui ont produit des erreurs dans l'estimation de l'entreprise du Gothard. Ces erreurs provenaient de l'importance des lignes d'accès et non du tunnel lui-même, qui a coûté moins que les devis. Ces causes n'existent pas pour le Simplon.

M. Gonin donne lecture d'un fragment curieux des comptes rendus de la Société suisse des ingénieurs et des architectes en 1851. Un ingénieur y signalait les dangers que présenterait pour la prospérité de notre pays l'établissement de chemins de fer à locomotives et préconisait la pose de rails sur les routes ordinaires et la traction par chevaux. Cette relation rétrospective clôt gaiement la séance.

Les travaux destinés à paraître dans le Bulletin doivent être adressés, ainsi que tout ce qui concerne la rédaction, à M. A. Vautier, ingénieur, rue du Midi 9, Lausanne; M. Georges Bridel, place de la Louve, à Lausanne, continue à recevoir les abonnements.

LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

Organe officiel du bureau international de l'Union pour la protection de la propriété industrielle.

Prix d'abonnement pour la Suisse : 5 fr. par an.

On s'abonne chez MM. Jent et Reinert, à Berne, et à tous les bureaux de poste.

LAUSANNE — IMP. GEORGES BRIDEL