

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **31 (1905)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Evaluation des frais d'exploitation.

Personnel :	Par an.	
Un mécanicien et un chauffeur pour le service de la station supérieure, locomobile et frein	»	4 200
Trois manœuvres pour le chargement	»	2 520
Trois manœuvres jeunes à chaque station pour pousser les wagonnets	»	3 600
Trois surveillants et gardiens, dont un ouvrier intelligent pour la station inférieure	»	2 520
Personnel supplémentaire et de renfort, arrimage au déchargement	»	1 660
		Fr. 14 500
Combustible, graissage, entretien courant, peinture fers et bois, etc.	»	6 500
Pièces de rechange, stations et poteaux	»	3 000
Renouvellement des câbles	»	8 500
Entretien et renouvellement des wagonnets	»	2 500
Total par an		Fr. 35 000

et, pour 100 000 tonnes, 35 centimes par tonne.

En résumé on a donc :

	Chemin de fer.	Câble aérien.
Dépenses de 1 ^{er} établissement	Fr. 480 000	Fr. 400 000
Valeur restante supposée apr. transport 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

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		
	Kaltbrunn	Wattwil	Total
Longueur à fin novembre 1904	m. 1004,6	1578,7	2583,3
Progrès mensuel :			
Perforation à la main	» 7,8	103,9	111,7
Longueur à fin décembre 1904	» 1012,4	1682,6 ¹	2695,0
% de la longueur du tunnel	» 11,8	19,5	31,3
Perforation à la main :			
Progrès moyen par jour	m. 2,60	3,50	—
Progrès maximum par jour	» 6,7	6,0	—
Ouvriers.			
<i>Hors du tunnel.</i>			
Total des journées	n. 5608	3504	9112
Effectif maximum	» 269	138	407
<i>Dans le tunnel.</i>			
Total des journées	» 5479	3555	9034
Effectif maximum	» 180	144	324
<i>Total.</i>			
Total des journées	» 11087	7059	18146
Moyenne journalière	» 358	228	586
Effectif maximum	» 449	282	731
Animaux de trait			
Total des journées	n. 227	249	476
Locomotives.			
	3	1	4
Températures (maxima).			
De la roche, à l'avancement (Degrès C.)	—	16,0	—
De l'air, »	11	18	—
Venues d'eau, litres par seconde	5,0	0,6	—

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 faite, entreprise par deux côtés, a été achevée à 500 m. du portail et les travaux d'abatage commencés sur ce tronçon. Afin d'écartier tout danger d'explosion, on n'utilise pour ceux-ci que des lampes de sûreté et des explosifs spéciaux. La galerie de faite 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 à 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 faite.

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

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

Collège suburbain de Vauseyon, à Neuchâtel¹.

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.

¹ Voir N° du 25 janvier 1905, page 13.