

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: 29.06.2025

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

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 Kaltbrunn	Côté Nord 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.

Hors du tunnel.

Total des journées n.	5608	3504	9112
Effectif maximum	269	138	407

Dans le tunnel.

Total des journées	5479	3555	9034
Effectif maximum	180	144	324

Total.

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.