

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 33 (1907)  
**Heft:** 12

## Vereinsnachrichten

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

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

Pour les marchandises il est entré en Italie 27 400 tonnes et il en est sorti et entré en Suisse 29 400 tonnes. Total des marchandises transportées 56 800 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 50 000 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 100 000 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 430 000 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. 42 000 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. 50 000 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 4<sup>er</sup> 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. Guillemain, 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 Wulfleff, 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. Guillemain, 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	Côté Nord	Total
Longueur à fin avril 1907 . . . . . m.	3799,0	4203,4	8002,4
Progrès mensuel à la main . . . . . »	—	—	—

Longueur à fin mai 1907 . . . . . m.	3799,0	4203,4	8002,4
% 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, »	—	—	—
Venus 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 continu de grisou.

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

Sous ce titre, *l'Eclairage électrique* (N° 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 . . . . .	50 000	200 000
Chaudières, pompes et machines . . . . .	250 000	—
Turbines et générateurs . . . . .	—	75 000
Transmission à 30 km. . . . .	—	200 000
Transmission mécanique sur place . . . . .	25 000	—
Réseau de distribution . . . . .	—	50 000
Frais totaux d'installation . . . . .	325 000	525 000

#### Dépenses d'exploitation totales.

	Vapeur	Eau
Intérêts de l'installation, 5 % . . . . .	16 250	26 250
Entretien, amortissement . . . . .	18 750	16 000
Combustibles à 12.50 la tonne . . . . .	28 870	—
Eau . . . . .	2 830	—
Salaires . . . . .	16 950	19 000
Graissage et nettoyage . . . . .	6 500	2 500
Divers . . . . .	6 750	10 500
Assurances . . . . .	3 250	—
Dépenses totales d'exploitation . . . . .	100 150	74 250

#### 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.