

# Chalet, à Broc

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **39 (1913)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30124>

## **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.

Il ressort de ce qui précède que la traction électrique future comporte des dépenses annuelles spécifiques de beaucoup inférieures à celles de la traction à vapeur. C'est le cas aussi bien pour les dépenses par kilomètre de train que pour les dépenses par tonne-kilomètre brute de poids total des trains ou de poids remorqué. Les deux premiers chiffres ne sont pas rigoureusement comparables parce que, d'une part, la comparaison n'est pas tout à fait la même avec la traction électrique qu'avec la traction à vapeur ; d'autre part, et ceci est plus important, parce que les deux modes de traction présentent des différences accentuées en ce qui concerne l'écart entre le poids total des trains et le poids remorqué, les véhicules-moteurs électriques étant plus légers. Ce sont les dépenses par kilomètre de train *remorqué* dont l'importance est prédominante, le poids remorqué mesurant le travail de transport réellement utile.

La réduction, de 0,94 cts à 0,72 et resp. 0,70 soit 25 à 26 %, des dépenses totales par tonne-kilomètre brute du service de traction, à l'avantage de la traction électrique, comparativement à la traction à vapeur en 1908, ne doit toutefois pas être entièrement attribuée à l'électrification, car *une partie* de cette réduction est due à l'*accroissement du trafic seul* ; même avec la traction à vapeur, un accroissement semblable aurait amené une certaine diminution des dépenses par unité transportée, parce que certaines dépenses constantes auraient été réparties sur un plus grand trafic. Cette réduction ne pourrait cependant pas être très considérable parce que ces chiffres ne concernent que les dépenses ressortissant au service de traction, pour lesquelles les quantités transportées ne jouent pas un rôle aussi important que pour les dépenses annuelles des installations du chemin de fer proprement dit.

(A suivre.)

## Chalet, à Broc.

(Pl. 7).

Nous reproduisons planche 7 et page 130 les plans du chalet de M. Rieder, à Broc (Gruyère) dont l'auteur est M. Ch. Gunthert, architecte, à Vevey.

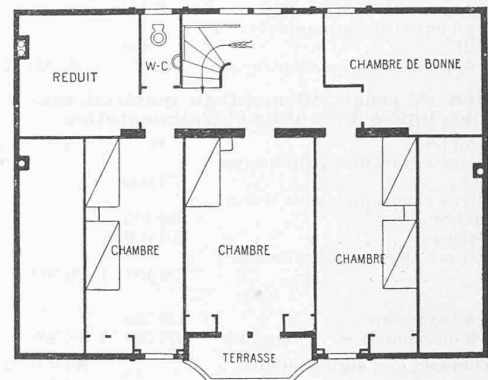
### CHRONIQUE

#### Panama.

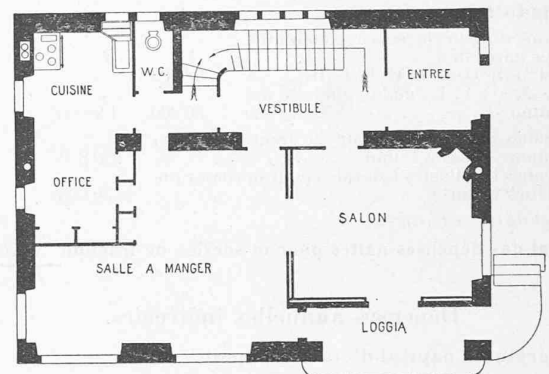
Panama ! Ce mot, pour beaucoup de gens, condense, en une synthèse merveilleuse, tous les crimes et délits du Code. Eh bien, rien n'est plus erroné et cette conception simpliste qui s'est accréditée avec tant de force ne repose que sur des légendes habilement créées et propagées par des gens dont elles servaient les intérêts. En veut-on quelques exemples ? Oh ! nous n'avons guère que l'embarras du choix.

Ainsi, on a soutenu que la première Compagnie française s'était signalée par un gâchis et un désordre hors de pair et qu'elle allouait à ses hauts fonctionnaires des traitements fabuleux ! Légende ! Le Directeur général français, qui était

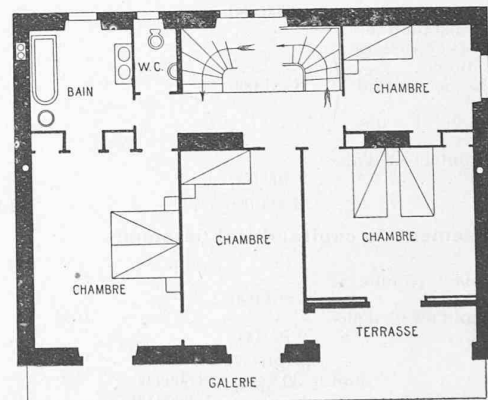
#### CHALET DE M. L. RIEDER, A BROC (GRUYÈRE)



Plan des combles. 1 : 200.



Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 200.

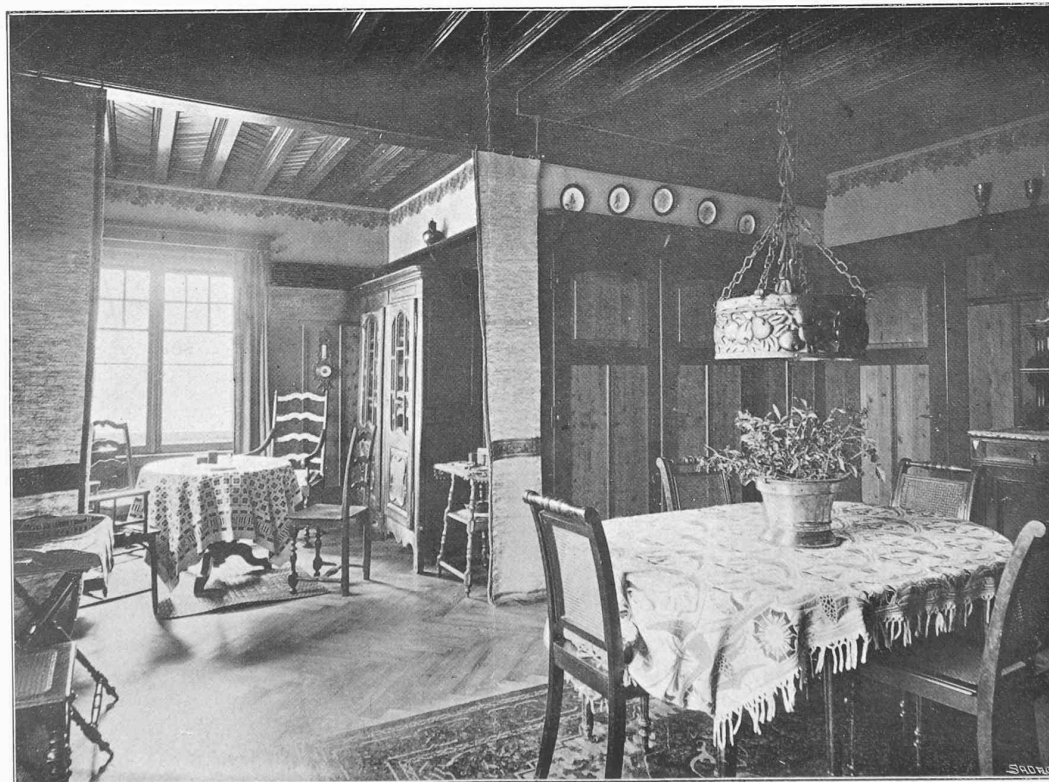


Plan du premier étage. — 1 : 200.

Architecte : M. Ch. Gunthert, à Vevey.

encore chargé des fonctions d'ingénieur en chef, touchait un traitement annuel de 100 000 francs. Le directeur américain actuel en reçoit 150 000 et l'ingénieur en chef 125 000. La comparaison est encore plus décisive, si l'on se rappelle que les Français travaillaient dans des conditions sanitaires épouvantables auxquelles ils étaient impuissants à remédier tandis que les Américains, grâce aux progrès de la science, sont actuellement à l'abri des terribles ravages de la fièvre jaune. Il faut lire dans l'ouvrage de M. *Bunau-Varilla* <sup>1</sup> le

<sup>1</sup> *Panama* La création. La destruction. La résurrection. — Paris' Plan-Nourrit.



CHALET DE M. L. RIEDER, A BROU (GRUYÈRE)

ARCHITECTE : M. CH. GUNTHER, A VEVEY