

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 33 (1907)
Heft: 18

Sonstiges

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: 30.03.2025

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

fosse inférieure transversale qui se prolonge à l'extérieur de la halle.

La sortie de l'essieu à l'extérieur se fait au moyen du même vérin, dont la fourche est remplacée par une traverse, aux extrémités de laquelle sont fixées des chaînes de renvoi qui s'enroulent sur des galets supportés par une potence métallique installée sur la partie de la fosse située hors du local.

La communication entre la halle de montage et la gare est établie par une voie d'accès en courbe de 100 m. de rayon.

L'extension donnée en 1907 aux ateliers d'Yverdon, soit la construction de la halle de montage et l'aménagement de l'ancien bâtiment en atelier de chaudronnerie, devisés à 486,500 fr., sans les terrains, nous permet maintenant de faire face avantageusement aux exigences créées par l'importance actuelle du parc des locomotives.

Divers.

BIBLIOGRAPHIE

L'esercizio ferroviario in Italia nei suoi rapporti con l'economia del paese e la scienza dei trasporti. — Ing. Giuseppe SPERA. — Roma. — Tipografia cooperativa sociale. 1907.

Cette brochure de 166 pages est la reproduction d'une conférence faite le 20 juin 1907 devant le Collège des ingénieurs de Milan par M. l'ingénieur G. Spera très connu par ses publications sur le régime des chemins de fer en Italie.

Dans cette conférence M. Spera a fait voir les inconvénients du système actuel des transports par chemin de fer et a proposé une série de réformes, parmi lesquelles nous citerons la séparation complète du transport des voyageurs de celui des marchandises (suppression des trains omnibus et mixtes), la création de trains locaux légers et fréquents, la réorganisation des trains directs de voyageurs à longs parcours avec voitures de troisième classe. Pour les marchandises M. Spera propose la suppression de la distinction des transports en grande et petite vitesse et l'accélération des transports. A la fin de la brochure se trouvent les résultats financiers qui seraient la conséquence de l'introduction des mesures proposées, et des calculs généraux pour déterminer les sommes à porter dans un compte spécial (fonds de réserve) pour le renouvellement des voies, ouvrages d'art métalliques et matériel roulant.

Tunnel du Ricken.

Longueur entre les deux portails : 8604 m.

Bulletin mensuel des travaux. (Extrait). — Août 1907.

Galerie de base.

Côté Sud Côté Nord
Kaltbrunn Wattwil Total

Longueur à fin juillet 1907 . . . m. 3799,0 4203,1 8002,1
Progrès mensuel à la main . . . » — — —

Longueur à fin août 1907 . . . m. 3799,0 4203,1 8002,1
% 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, » — — —
Venues d'eau l. par seconde . . . 24,0 2,0 —

Renseignements divers.

Côté Sud. — Les travaux à l'avancement sont encore suspendus, l'entreprise n'ayant pas achevé de prendre les mesures de précautions nécessitées par la présence du grisou.

Côté Nord. — Les travaux d'avancement n'ont pu être repris. Au km. 4,441 le grisou brûle encore.

Tunnel du Lötschberg.

Longueur : 13 735 m.

Etat des travaux au 31 août 1907.

Galerie de base.

Côté Nord Côté Sud Total
Kandersteg Goppenstein des 2
côtés.

Longueur au 31 juillet 1907 . . . m. 603 658 1261
» au 31 août 1907 . . . » 772 814 1586
» exécutée en août . . . » 169 156 325
Journées d'ouvriers hors du tunnel . . . 7639 8455 16094
» » dans le tunnel . . . 3357 3548 6905
» » ensemble . . . 10996 12003 22999
Moyenne journalière d'ouvriers hors du tunnel 255 295 550
» » » dans le tunnel 108 118 226
» » » ensemble . . 363 413 776
Volume d'eau sortant du tunnel . . l. sec. 2 20 —

Observations.

Côté Nord. — La galerie de base a traversé le calcaire compact et dur. L'avancement moyen par jour de travail a été de 5^m,45, avec 3 perforatrices à percussion Meyer.

Côté Sud. — La galerie d'avancement a traversé les schistes cristallins.

L'avancement moyen par jour a été, avec 2 perforatrices à percussion Ingersoll, de 5^m,20.

Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Demande d'emploi.

Ingénieur diplômé, 34 ans, bien au courant des questions d'électricité et ayant acquis par cinq ans de séjour dans deux maisons de tout premier ordre aux Etats-Unis et en Suisse la pratique commerciale et administrative des affaires, cherche situation dans maison de construction, entreprise ou administration. Références excellentes. S'adresser au Secrétaire de l'Ecole d'ingénieurs.

Lausanne. — Imprimerie H. Vallotton & Toso, Louve, 2.