Objekttyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **38 (1912)**

Heft 5

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

CHRONIQUE

Les chemins de fer anglais et la grève.

La grève du personnel des chemins de fer anglais est loin d'avoir entraîné, comme on aurait pu le craindre, un fléchissement général des recettes: 7 grandes compagnies, dont les rapports de gestion sont étudiés dans l'*Engineering*, ont enregistré de notables augmentations des recettes par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Nous citons quelques chiffres :

	Augmentation des recettes.	Augmentation des dépenses.	
North-Western .	221 102 £	22 6371 £	(dont 160,000 affectées au relèvement des salaires)
North-Eastern. .	16 400 »		de plus qu'en 1907, qui présentait un maximum.
Great-Central . .	10 900 »	27 367 »	
Great-Eastern . .	77 770 »	77 926 »	(dont 40,000 pour relèvement des salaires)
South-Eastern .	83 000 »	42 000 »	

Plusieurs chemins de fer ont vu diminuer le nombre de leurs voyageurs, le North-Western par exemple, qui, malgré qu'il ait transporté en 1re et 3e classes 908 000 personnes de moins que l'année précédente, n'en a pas moins réalisé une plus-value de 84,241 £ sur les recettes voyageurs de ces deux classes. Ces voyageurs sont donc moins nombreux, mais le trajet moyen effectué par chacun d'eux a augmenté.

Les chemins de fer anglais ont traversé, de 1900 à 1904, une crise grave causée par l'augmentation du prix du matériel et du combustible, par le relèvement des salaires et la réduction simultanée du nombre d'heures de travail et par les énormes dépenses de capital affectées à des extensiens et améliorations. De 1905 à 1911, ces dernières dépenses ont été considérablement réduites et on a ajourné des travaux très utiles dont l'exécution contribuerait certainement à développer le trafic. L'état d'insécurité résultant de la grève rendra encore plus dificile aux compagnies l'acquisition de nouveaux capitaux et c'est peut-être la conséquence la plus sérieuse de la perturbation qu'ont subie les chemins de fer anglais en août 1911.

Les chemins de fer belges.

Les chemins de fer de l'Etat belge ne font pas de brillantes affaires. En 1909, les soldes accumulés de tous les exercices, depuis l'année 1835, atteignaient un actif de 24 millions seulement, avec un coefficient d'exploitation de 67.46 %. La situation s'est un peu améliorée en 1910, grâce aux plus-values occasionnées par l'exposition universelle de Bruxelles. Voici les principaux résultats de l'exploitation pour 1910 : l'excédent des recettes sur les dépenses a été de Fr. 104 523 312 qui a laissé un boni de Fr. 4 264 610, toutes charges financières déduites. Le revenu du capital *utile* moyen ressort à 3.80 % (3.40 % en 1909) et le coefficient d'exploitation à 66.21 %.

Mais ici, encore plus que pour d'autres chemins de fer, il faut se garder d'apprécier brutalement ces chiffres d'après leur grandeur absolue. Les chemins de fer de l'Etat belge faisant partie intégrante d'un ministère, sont dépourvus d'autonomie ; ils n'ont émis aucun titre de rente, ne possèdent ni fonds de réserve, ni fonds de retraite et leur produit tout entier alimente le budget du ministère. L'Etat joue le rôle de banquier des chemins de fer dont les charges, dans ces conditions, ne peuvent guère être établies qu'en ayant recours à une fiction. Ainsi, on trouve à la page 102 du *Compte-rendu pour 1910 des opérations du ministère belge des chemins de fer, postes et télégraphes,* une statistique intitulée « Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte-courant d'intérêts avec le Trésor *considéré comme le banquier des chemins de fer* ». On y remarque que le taux de l'intérêt est descendu de 4 % en 1880 à 3.117 % en 1910 et que les soldes accumulés, « en tenant compte des intérêts », atteignent, en 1910, un *passif* de 94 ½ millions.

M. Colson voit dans ce piètre résultat « un exemple assez probant du coût plus élevé d'une exploitation en régie ». « L'élévation constante du coefficient d'exploitation, disait-il en 1908 dans son ouvrage *Transports et Tarifs,* suscite dans les Chambres belges des plaintes très fréquentes. » Le gouvernement a fini par s'émouvoir et a nommé tout récemment une commission qui va rechercher les moyens d'obtenir une exploitation plus économique. Il est question de conférer à l'administration des chemins de fer une large autonomie dans l'espoir qu'étant plus libre de ses mouvements, elle deviendra apte à une gestion vraiment commerciale. H. D.

Résultats du concours pour le bâtiment de l'Ecole de Commerce, à Lausanne.

1er prix : Projet « Père Picquand », auteurs MM. *M. Schnell* et *Ch. Thévenaz,* architectes à Lausanne. Fr. 2500.

2e prix : Projet « Large » auteur M. *A. Froelich,* architecte à Charlottenbourg. Fr. 2000.

3e prix : Projet « Mahomet », auteur M. *O. Oulevey*, architecte à Lausanne. Fr. 1500.

4e prix : Projet « Orientation S.-E.-Sud-S.-O. », auteur M. *Ch. Günthert,* architecte à Vevey. Fr. 1250.

5e prix : Projet « Rasta », auteurs MM. *Vuilleumier* et *Godet*, architectes à Paris. Fr. 750.

L'exposition des projets est ouverte au public, dans le bâtiment de l'Ecole normale, au Bugnon, dès vendredi 1er mars au vendredi 15 mars, de 11 heures du matin à 5 heures du soir.

Concours pour le bâtiment des Salles populaires, à Montreux.[1]

Nous publions à la page 59 le projet de M. Schorpp qui a obtenu le 3e prix.

Appareil de sauvetage pour aviateur. Brevet Paul Wullième — *(17 avril 1911).*

Il n'est pas d'habitude jusqu'ici que notre *Bulletin* s'occupe de l'aviation et de ses périlleux engins, il a assez à faire à penser à tout ce qui se passe sur la mappemonde terrestre en fait d'arts techniques sans s'élancer dans les airs, et, d'ailleurs, l'aviation a ses organes attitrés et possède déjà toute une littérature. — Nous croyons cependant pouvoir

[1] Voir N° du 10 février 1912, page 34.