

Objekttyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **42 (1916)**

Heft 18

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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

importés par mer. Le coût du transport de la tonne de charbon entre Cardiff et le Havre s'élève de 5,25 fr. en 1913 à 8,25 fr. en octobre 1914, à 19 fr. en août 1915 et à 42 fr. le 17 mars 1916. Le frêt d'Angleterre à Marseille hausse continuellement de 3,50 fr. par tonne en 1913, à 75 fr. à fin 1915 et 120 fr. en été 1916. De Gênes en Angleterre le frêt passe de 11,25 en 1913 à 132 fr. en 1916.

Le trafic total des chemins de fer dépasse de 50 % celui de 1913. Le transport des poudres, par exemple, a augmenté de 2500 % et les arrivages de charbon anglais, qui ne portaient annuellement que 9 millions de tonnes en temps normal, se chiffrent par 20 millions de tonnes en 1915. L'importation des céréales a triplé, etc.

Pour faire face à cet accroissement, on ne dispose que d'un parc de 300 000 wagons au lieu des 350 000 du temps de paix, 50 000 véhicules étant tombés aux mains des Allemands. Et 20 000 wagons sont immobilisés normalement dans la zone des armées, parfois même 40 000, comme ce fut le cas pendant la bataille de la Marne et au début de l'offensive allemande contre Verdun. Comment s'étonner de ce que certains prix de transport entre Rouen et Paris ont passé de 3 fr. avant la guerre à 9,75 fr. actuellement.

En outre, un quart environ du personnel des compagnies avait été mobilisé dès août 1914 et remplacé par un personnel de fortune dont le rendement n'était parfois que le 1 % de celui de l'ancien.

La persistance d'un tel état de choses eût entravé la défense nationale de la France. Aussi la section des transports de l'Etat-Major, consciente du péril que courait le pays, mitelle tout en œuvre pour y parer. Ses efforts ne furent pas vains et on ne tarda pas à constater une sérieuse amélioration de la circulation. Citons quelques-unes des mesures qui furent prises à cet effet sous l'énergique impulsion du colonel Gassouin, chef du service des transports à l'Etat-Major et, en fait, véritable ministre des chemins de fer investi de pouvoirs discrétionnaires.

En vue de désengorger les ports de la Manche on réveilla de la léthargie où ils étaient tombés de nombreux ports, tels que Nice, St-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc, Port-Vendres, sur la Méditerranée; Bayonne,<sup>1</sup> Bassens, Tonay-Charente, sur l'Océan.

Des voies nouvelles et des installations mécaniques furent créées dans les ports de Dieppe, le Havre, Bordeaux, Marseille, Toulon, qui facilitèrent l'écoulement des marchandises. L'unique ligne Paris-le Havre, perpétuellement encombrée, fut soulagée par le doublement de la section Motteville-Clères. Si bien que le Havre peut évacuer régulièrement chaque jour, 9000 t. par fer, 1000 t. par cabotage et 3500 t. par eau, car la navigation intérieure a aussi été vigoureusement stimulée et on estime que le trafic sur la Seine pourra atteindre 100000 t. par mois.

Le personnel mobilisé indispensable a été rendu aux entreprises de transports par l'autorité militaire et chacun s'est attaché à tirer du matériel roulant le rendement maximum. Le temps est passé où un wagon transporta, pour tout chargement, sur un parcours de 700 km., une peau de veau salée pesant 8 kg !... Le rendement s'est déjà accru de  $\frac{1}{8}$  ce qui

<sup>1</sup> D'après le *Génie civil* (16 septembre) « ce port n'a pas été utilisé autant qu'il aurait pu et dû l'être » et n'a enregistré, en 1915 que 578 950 tonnes à l'arrivée, contre 703 494 tonnes en 1913.

équivalait, pour un parc disponible de 320000 véhicules, à une augmentation de 40000 wagons. Ce résultat n'est pas petit, surtout si l'on tient compte de la difficulté de se procurer du matériel neuf.

### Concours international d'idées pour un plan d'extension de la ville de Zurich et des communes suburbaines.

*Modifications aux programmes.*

(Voir *Bulletin Technique* du 25 janvier 1916, page 21). —

1. Le terme du concours est prorogé jusqu'au 31 décembre 1917 (au lieu du 30 juin).

2. La somme affectée aux récompenses est portée à 90 000 francs et l'emploi en est précisé comme suit : Fr. 65 000 pour 5 projets primés au plus ; Fr. 15 000 pour les projets achetés dont chacun ne sera pas payé moins de Fr. 2500 ; enfin, le jury est autorisé à récompenser par Fr. 2000 au moins 5 bons projets qui n'auront été ni primés ni achetés.

### Concours pour l'étude des plans d'un nouvel Hôtel de la Banque Nationale, à Zurich.

(Voir *Bulletin Technique* du 25 juin 1916, page 123). — Nous apprenons qu'au 16 septembre 450 architectes avaient demandé le programme de ce concours au Département intéressé de la Banque nationale.

### Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Groupe des ingénieurs-mécaniciens.

*Procès-verbal de la séance du 2 septembre, à Baden.*

ORDRE DU JOUR :

1. Procès-verbal de la séance du 11 juillet 1914.
2. Démission d'un membre du comité et son remplacement.
3. Rapport sur les travaux du Groupe.
4. Divers.

Sont présents, environ 30 membres.

Président : M. Kummer ; secrétaire : M. Trautweiler.

Le président salue l'assemblée et annonce que tous les membres du Groupe, environ 350, ont été invités personnellement.

1. Le procès-verbal de la séance du 11 juillet 1914 est adopté.

2. Le président fait savoir que M. Klein, membre du comité, désire se retirer, en raison de ses multiples occupations et propose, au nom du comité, de le remplacer par M. Imer-Schneider, en qualité de représentant de la Suisse française et de l'Association suisse des agents de brevets. — Adopté à l'unanimité.

3. Le président rappelle que les statuts du Groupe ont été approuvés par l'Assemblée des délégués du 28 août 1915, à Lucerne.

Auparavant déjà, la commission spéciale pour les *tarijs d'honoraires* avait élaboré, de concert avec la Commission