

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **48 (1922)**

Heft 6

PDF erstellt am: **26.06.2024**

### **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.

## DIVERS

**Applications de la photographie aérienne aux levés cadastraux et géographiques.**

Nous avons exposé brièvement, à la page 165 de notre numéro du 10 juillet 1920, le principe de la méthode de restitution des photographies aériennes inventé par M. Roussilhe, ingénieur hydrographe en chef de la Marine française. A son premier mémoire, qui était un modèle de discussion mathématique rigoureuse et élégante d'un problème ardu, M. Roussilhe donne une suite sous la forme d'un volume<sup>1</sup> in-quarto de 116 pages et 24 planches hors texte, où sont exposées les recherches, du plus grand intérêt, effectuées sous le patronage du Ministère français des régions libérées, pour la mise au point de l'appareil de restitution en vue de son application aux levés cadastraux et géographiques.

Pour donner à nos lecteurs une idée des difficultés que l'inventeur eut à surmonter, nous citerons un passage de son rapport : « A bord d'un avion, qui se déplace par rapport au terrain à photographier, il est indispensable, pour avoir un cliché non déformé, que tous les points de la plaque sensible soient impressionnés au même instant et dans un temps suffisamment court pour que l'image conserve toute sa netteté malgré la vitesse de l'avion. Les appareils photographiques pour la prise des clichés destinés aux levés de plans doivent donc obligatoirement être munis d'obturateurs d'objectif très rapides et à grand rendement lumineux », si rapides même qu'on dut pour se tirer d'affaire contruire un dispositif qui livre passage à des éclairs de 1/2000<sup>e</sup> de seconde, tout en ayant un rendement lumineux de 75 %.

Le coût des clichés destinés au lever de 24 km<sup>2</sup> au 1/2000<sup>e</sup> s'établit comme suit : 2 heures de vol de l'avion, 1200 fr. ; prix des clichés, 700 fr. ; des manipulations, 200 fr., soit, en moyenne 0 fr. 85 par hectare<sup>2</sup>.

**Les Sociétés financières suisses de l'industrie électrique.**

L'année 1920 marquait le vingt-cinquième anniversaire de la Société *Motor* qui a si efficacement contribué au développement de l'industrie électrique suisse tant par son habile gestion financière que par sa très remarquable activité constructive. Rappelons ici que la *Motor* a construit, entr'autres, les usines de la Biaschina, de Beznau, de la Lönstsch, la grande usine d'Oltén-Gæsgen et qu'elle a donné naissance aux deux plus puissantes entreprises électriques de la Suisse, à savoir la *Société des Forces motrices bernoises* et la *Société des Forces motrices du nord-est de la Suisse*.

Le destin a malheureusement voulu que la célébration de ce magnifique passé d'un quart de siècle fût assombri par les résultats défavorables des exercices 1919 et 1920. En effet, le poste « Différence de change à amortir » qui figurait pour 3,6 millions de francs au bilan du 31 décembre 1919 s'étant enflé jusqu'à 12,6 millions au 31 décembre 1920, il n'était pas question, même en présence d'un fonds de réserve de 6 millions, de servir un dividende à la clôture de ce vingt-cinquième exercice et ce dut être une cruelle déception non seulement pour les actionnaires mais pour les administrateurs compétents et avisés qui assurèrent à la *Motor* une si longue et éclatante prospérité.

<sup>1</sup> Ministère des régions libérées. Rapport sur les études techniques effectuées en 1919 et 1920 sous la direction de M. H. Roussilhe, directeur des services de la reconstruction foncière et du cadastre.

<sup>2</sup> L'appareil Roussilhe est construit par la Société Cinéma-Tirage L. Maurice, à Gennevilliers (Seine).

tante prospérité. Le bénéfice net, Fr. 807 599 pour 1920, a été fortement réduit par un amortissement préventif de la participation de la *Motor* à la *Société financière italo-suisse*. Cet amortissement de Fr. 1 841 437, s'est d'ailleurs révélé par la suite bien inférieur à la perte réelle, qui est de 4 millions, causée par la réorganisation de l'« Italo-Suisse », à la fin de l'année dernière.

Le bilan au 30 juin 1921 de cette dernière Société accusant une dépréciation, due à la débâcle du change italien, de 21,9 millions sur un actif total de 38 millions et en l'absence de toute réserve, un assainissement était urgent. Il fut exécuté d'après le plan<sup>1</sup>, à quelques modalités près, qu'avait déjà suivi la *Société suisse de l'industrie électrique* et l'*Electrobanque*, à savoir réduction au cinquième du capital-actions et échange des obligations contre des actions privilégiées, mais tandis que les deux Sociétés prénommées ont laissé intacte la valeur nominale de leurs obligations lors de leur conversion en actions, la *Société financière italo-suisse* a transformé chaque obligation de Fr. 500 en une action privilégiée au capital nominal de Fr. 200 — remboursable, il est vrai, à Fr. 500, — chaque action provenant de la conversion d'une obligation 4 % ayant droit à un dividende cumulatif de Fr. 20, et chaque action provenant de la conversion d'une obligation 5 % à un intérêt cumulatif de Fr. 25, si bien que le capital social primitif a été réduit de 20 millions à 4 millions d'actions ordinaires et les 18,37 millions d'obligations converties en Fr. 7,348 d'actions privilégiées.

L'*Electrobanque*, la *Société suisse d'industrie électrique*, malgré leur assainissement, et la *Watt* ne distribuent aucun dividende pour l'exercice 1920, tandis que la *Société financière pour entreprises électriques aux Etats-Unis*, favorisée par le cours du dollar qui était coté à Fr. 6 en décembre 1920, paie un dividende de 6 %.

Quant à la *Columbus*, nous pouvons répéter ce que nous disions l'année dernière, à savoir qu'elle a continué à jouir d'une prospérité indéfectible puisqu'elle a pu déclarer pour l'exercice clos le 30 juin 1921, un dividende de 8 % sur son capital de 30 millions de francs.

Le « Compte de dépréciation de change » qui figurait par Fr. 17,78 millions au bilan de la *Société franco-suisse pour l'industrie électrique*, au 31 décembre 1919, s'est grossi de 4,8 millions au cours de l'exercice 1920, dont le bénéfice net (après prélèvement de 1,19 million pour l'amortissement de 1/20 des pertes de changes) n'est que de Fr. 30,746.

Les sociétés suivantes ont fait appel à des capitaux en 1921, la *Motor*: Fr. 7 millions d'obligations, à 7 %, en juin ; la *Columbus*: Fr. 10 millions d'obligations, à 7 %, en octobre ; la *Société financière italo-suisse*: Fr. 1 875 000 non encore libérés sur le capital-actions de Fr. 20 millions.

## NÉCROLOGIE

## F. Hennings.

Le 2 février est décédé à Biehlich sur le Rhin le Dr F. Hennings, ancien professeur à l'Ecole polytechnique fédérale et ancien ingénieur en chef des chemins de fer rhétiques pour la construction de la ligne de l'Albula.

Né en 1839 à Kiel, Hennings fit ses études à l'Ecole polytechnique fédérale qu'il quitta en 1861 avec le diplôme d'ingénieur. Sa longue carrière est intimement liée à l'histoire du développement de notre réseau ferroviaire suisse. Nous le

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* 1921, page 19.