

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 38 (1912)
Heft: 15

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: 31.03.2025

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

Fondation « Compressol : Ossent et Delacour, Zurich.
Conduites de 5 et 600 mm. : Junod & C^{ie}, ingénieurs,
Lausanne; A. Koller, entrepreneur.

Fourniture de tuyaux : Usines de Pont à Mousson;
Usines L. de Roll, Choindéz.

Voie Decauville : Usine Oehler & C^{ie}, à Aarau.

II. Bâtiments.

Architectes : Tailless & Dubois, à Lausanne.

Compresseurs, régulateurs, loge du portier : Livio
Frères, entrepreneurs, Lausanne.

Epurateurs, appareils, bâtiment central, bâtiment d'ad-
ministration, des contremaitres, remise à locomotive, bâti-
ment de service : Pache & Dentan, entrepr., Lausanne.

Magasins à charbon : de Mollins, ingénieur, Lausanne;
Hoirie Ferrari, entrepreneur, Lausanne.

Château d'eau : de Vallière & Simon, ingénieurs, Lau-
sanne; E. Bellorini, entrepreneur, Lausanne.

Halle à coke : G. L. Meyer, ingénieur, Lausanne; A.
Koller, ingénieur-entrepreneur, Lausanne.

Halle des fours : L. Zwahlen, constructeur, Lausanne.

Charpentes métalliques : Ateliers mécaniques de Ve-
vey; Schmid-Ville & C^{ie}, Lausanne; L. Zwahlen, Lau-
sanne.

Charpentes en bois : Wyssbrod Frères, Lausanne; Pil-
lionel Frères, Lausanne.

Peintures : H. Rubli, Lausanne; A. Mayor, Lausanne;
H. Abrezol, Lausanne.

Couvertures et ferblanteries : Christin Frères, Lau-
sanne; S. Emery, Lausanne; L. Weibel, Lausanne.

Vitrierie : D. Defrancesco, Lausanne; O. Chaubert-
Gamboni, Lausanne; P. Chiara, Lausanne.

Carrelages : A. Senglet, Lausanne.

Ménuiseries : Société coopérative, Lausanne; Jaccoud-
Hurni, Lausanne; Ch. Jung.

Planchers : Parqueterie d'Aigle, Merle, représentant.

Chauffages centraux : C. Sambuc & C^{ie}, Lausanne; G.
Weber, Lausanne.

Serrurerie : L. Zwahlen, Lausanne; H. Viret, Lausanne,
E. Jaccottet-Burnens, Lausanne.

Installations sanitaires : J. Diemand, Lausanne; So-
ciété coopérative, Lausanne; Koch, représentant., Lausanne.

III. Installations d'usine et appareils.

Gazomètre, partie métallique : Société berlinoise de
construction de machines (dite « Bamag »); Wartmann &
Valette, Genève.

Cuve : Hoirie Ferrari, Lausanne.

Transporteurs à charbons et à coke : Compagnie des
chaînes Simplex, Paris.

Fours : Woodall & Duckham, Londres; Actis et Lam-
bert, constructeurs, Genève.

Matériel réfractaire : Lachomette & C^{ie}, Lyon.

Appareils : Ateliers mécaniques de Vevey; Zimmer-
mann & Jansen, à Düren; Compagnie pour la fabrication
des compteurs et matériel d'usines à gaz, Paris; « Bamag »,
Berlin; Rothenbach & C^{ie}, Berne, représentants de la Ba-

mag; Schirmer, Richter, Leipzig; Société pour la cons-
truction de machines, Cologne-Bayenthal.

Epurateurs : Rothenbach & C^{ie}, Berne; Usines L. de
Roll, Clus.

Pompes diverses : L. Giroud A.-G., Olten; Ateliers
Burckhardt, Bâle; E. Mertz, constructeur, Bâle.

Réservoirs : Usines L. de Roll, Clus; Chaudronneries
de Richterswyl; J. Duvillard, Lausanne.

Chaudières : King & C^{ie}, Wollishofen; Vialatoux, fu-
miste, Vevey.

Distillerie d'ammoniaque : Soc. A.-G. Pintsch, Berlin.

Centrale électrique : Sulzer Frères, Winterthour;
Brown-Boveri & C^{ie}, Baden et Lausanne.

Moteurs électriques : Brown-Boveri & C^{ie}, Baden et
Lausanne.

Machines outils : Fabrique de machines Oerlikon; L.
Løwe, Berlin.

Tuyauterie, pièces spéciales, vannes, etc. : Usines L.
de Roll.

Horloges électriques : Campiche, à Genève.

Pont bascule : F. Scholl, à Genève.

Locomotive : Fabrique suisse de locomotives, Winter-
thour.

Devis.

Les comptes étant actuellement terminés, il est pos-
sible d'indiquer exactement le coût de l'usine devisée à
Fr. 4 325 000, terrains et intérêts pendant la construction
compris.

1. Terrains	Fr.	150 000
2. Raccordement industriel	»	138 000
3. Conduites Ouchy-Malley et Malley- Ville	»	218 300
4. Aménagement des terrains	»	258 800
5. Voies ferrées et réseaux divers	»	220 000
6. Bâtiments	»	1 285 000
7. Transporteurs divers	»	395 300
8. Fours et accessoires	»	600 000
9. Appareils et installations diverses	»	820 000
10. Frais d'étude et de surveillance	»	127 600
11. Intérêts pendant la construction	»	160 000
TOTAL	Fr.	4 373 000

Le dépassement sur les prévisions est ainsi de Fr. 48 000,
représentant un excédent de 1,1 %, ce qui est très minime
en regard de la grandeur de l'entreprise et des installations
non prévues ajoutées en cours de construction.

CHRONIQUE

Résultats d'exploitation de quelques chemins de fer.

Nous résumons dans le tableau ci-contre les résultats de
l'exploitation des principaux chemins de fer de l'Europe, de
1908 à 1910. Dans tous les pays les recettes de chaque année mon-

Résultats d'exploitation des chemins de fer en Autriche, Allemagne, Angleterre, France, Italie et Suisse, de 1908 à 1910.

	Autriche ¹		Allemagne		Angleterre		France		Italie ²		Suisse C. F. F. ³			
	1908	1909	1908	1909	1908	1909	1908	1909	1908-1909	1909-1910	1910-1911	1908	1909	1910
Longueur moyenne exploitée en km.	15077	15776	18987	1910	36850	37000	37150	40000	40100	40300	—	2385	2657	2671
Recettes totales d'expl. } en millions de francs	530	577	793	3369	2866	2873	2960	1735	1775	1828	477	142	166	188
Dépenses d'exploitation	430	505	631	2502	1835	1801	1838	1005	1041	1099	396	101	112	117
Produit net	100	72	162	867	1031	1072	1122	730	734	729	81	41	54	71
Coefficient d'exploitation.	81 %	87 %	80 %	74 %	64 %	63 %	62 %	58 %	59 %	60 %	83 %	71 %	67 %	62 %
Recettes kilométriques, en francs	35186	36595	41768	59400	77700	77600	79800	43300	44200	45300	—	1003	1035	1231
Capital d'établissement en millions	4115	4392	5858	21087	25570	25660	25730	18234	18619	18874	—	—	—	—
Intérêt du capital fourni par le produit net	2,45 %	1,65 %	2,76 %	4,26 %	4 %	4,15 %	4,35 %	4 %	3,94 %	3,86 %	—	4,09 %	5,22 %	5,77 %

¹ Les chemins de fer autrichiens, de 901-1910. Rapport du ministère autrichien des chemins de fer. 1 vol. de 91 pages et 20 tableaux.

² Annales des ponts et chaussées, 1912-III. Article de M. Goupil.

³ Statistique des chemins de fer suisses, publiée par le Département fédéral des chemins de fer. Les longueurs du réseau se rapportent à la fin de chaque année.

Nota. — Les renseignements concernant la France, l'Allemagne et l'Angleterre sont extraits d'une étude de M. Colson dans la *Revue générale des chemins de fer*, juillet 1912.

trent une plus value sur celles de l'année précédente. Partout, excepté en France et en Autriche, à la suite de la crise de 1908 et des mesures d'économie qu'elle a imposées, les dépenses ont progressé moins rapidement que les recettes et le coefficient d'exploitation s'est amélioré ainsi que l'intérêt du capital d'établissement fourni par le produit net. On remarquera la situation peu prospère des chemins de fer autrichiens qui ont dû faire au trésor de l'Etat, en 1909, un appel de fonds de 115 millions de couronnes et de 95 millions en 1910. Les chemins de fer italiens ont aussi imposé à l'Etat, en 1910, une charge de 77 millions. Quant à nos Chemins de fer fédéraux, le déficit d'exploitation a considérablement diminué; il a passé de Fr. 9,48 millions (solde du compte de profits et pertes), en 1909 à Fr. 1,53 millions en 1910. Il y a donc un progrès très réjouissant. Il ressort de notre tableau que ce sont les compagnies françaises qui obtiennent le coefficient d'exploitation le moins élevé, bien que les conditions où se trouvent les chemins de fer allemands, par exemple, soient plus propices à une exploitation économique. Faut-il y voir une preuve de la supériorité de l'exploitation par les compagnies privées ?

Le tableau ci-dessous, emprunté au rapport du ministère autrichien, établit, pour quelques chemins de fer, une comparaison des résultats de l'année 1909 à ceux de 1901.

Augmentations, en %, de 1901-1909 pour les chemins de fer de l'Etat.

	Pour le réseau entier.			
	Autrichien	Hongrois	Prussien	Bavarois
Recettes totales	105 %	56 %	50 %	60 %
Dépenses totales	122 %	95 %	68 %	53 %
Produit net	35 %	-18 %	22 %	84 %

	Par kilomètre de voie.			
	Autrichien	Hongrois	Prussien	Bavarois
Recettes totales	48 %	40 %	26 %	21 %
Dépenses totales	60 %	77 %	41 %	16 %
Produit net	2 %	-24 %	3 %	39 %

Pour tous ces chemins de fer les dépenses ont crû plus vite que les recettes, excepté les chemins de fer bavarois dont le coefficient d'exploitation s'est amélioré de 3,27 % et le rendement du capital, de 0,53 %.

H. D.

Concours pour l'édification d'une Grande Salle de spectacles et d'immeubles locatifs à Lausanne.

Procès-verbal de la séance du Jury.

(Suite et fin¹).

N° 5. Projet Melpomène.

Le plan d'ensemble de ce projet est bien proportionné, nous lui reprochons, comme à plusieurs autres concurrents, de n'avoir pas résolu le point important de l'isolement du théâtre contre les risques du feu.

Les façades sont correctes mais sans originalité.

L'auteur du projet « Melpomène » a présenté deux études pour le plan du théâtre, nous avons éliminé de suite sa

¹ Voir N° du 10 juillet 1912, page 159.