

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 39 (1913)  
**Heft:** 11

## 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:** 14.03.2025

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

Il ressort de ce qui précède que la traction électrique future comporte des dépenses annuelles spécifiques de beaucoup inférieures à celles de la traction à vapeur. C'est le cas aussi bien pour les dépenses par kilomètre de train que pour les dépenses par tonne-kilomètre brute de poids total des trains ou de poids remorqué. Les deux premiers chiffres ne sont pas rigoureusement comparables parce que, d'une part, la comparaison n'est pas tout à fait la même avec la traction électrique qu'avec la traction à vapeur; d'autre part, et ceci est plus important, parce que les deux modes de traction présentent des différences accentuées en ce qui concerne l'écart entre le poids total des trains et le poids remorqué, les véhicules-moteurs électriques étant plus légers. Ce sont les dépenses par kilomètre de train *remorqué* dont l'importance est prédominante, le poids remorqué mesurant le travail de transport réellement utile.

La réduction, de 0,94 cts à 0,72 et resp. 0,70 soit 25 à 26 %, des dépenses totales par tonne-kilomètre brute du service de traction, à l'avantage de la traction électrique, comparativement à la traction à vapeur en 1908, ne doit toutefois pas être entièrement attribuée à l'électrification, car *une partie* de cette réduction est due à *l'accroissement du trafic seul*; même avec la traction à vapeur, un accroissement semblable aurait amené une certaine diminution des dépenses par unité transportée, parce que certaines dépenses constantes auraient été réparties sur un plus grand trafic. Cette réduction ne pourrait cependant pas être très considérable parce que ces chiffres ne concernent que les dépenses ressortissant au service de traction, pour lesquelles les quantités transportées ne jouent pas un rôle aussi important que pour les dépenses annuelles des installations du chemin de fer proprement dit.

(A suivre.)

## Chalet, à Broc.

(Pl. 7).

Nous reproduisons planche 7 et page 130 les plans du chalet de M. Rieder, à Broc (Gruyère) dont l'auteur est M. Ch. Gunthert, architecte, à Vevey.

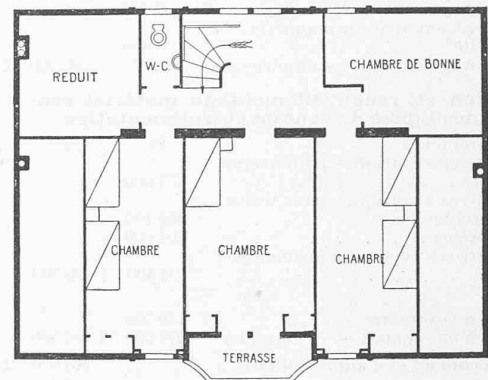
### CHRONIQUE

#### Panama.

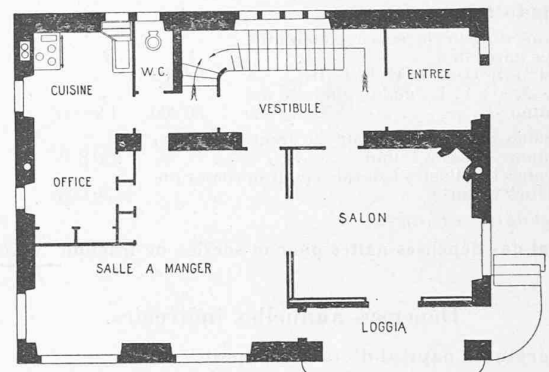
Panama! Ce mot, pour beaucoup de gens, condense, en une synthèse merveilleuse, tous les crimes et délits du Code. Eh bien, rien n'est plus erroné et cette conception simpliste qui s'est accréditée avec tant de force ne repose que sur des légendes habilement créées et propagées par des gens dont elles servaient les intérêts. En veut-on quelques exemples? Oh! nous n'avons guère que l'embarras du choix.

Ainsi, on a soutenu que la première Compagnie française s'était signalée par un gâchis et un désordre hors de pair et qu'elle allouait à ses hauts fonctionnaires des traitements fabuleux! Légende! Le Directeur général français, qui était

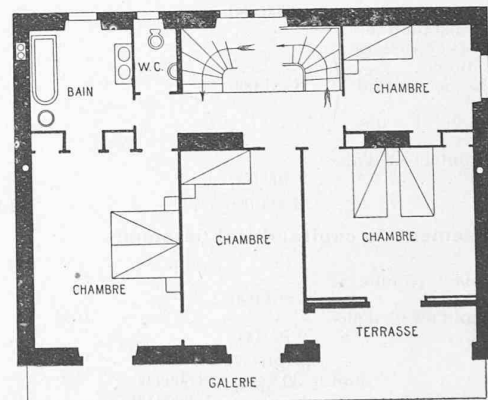
#### CHALET DE M. L. RIEDER, A BROC (GRUYÈRE)



Plan des combles. 1 : 200.



Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 200.



Plan du premier étage. — 1 : 200.

Architecte : M. Ch. Gunthert, à Vevey.

encore chargé des fonctions d'ingénieur en chef, touchait un traitement annuel de 100 000 francs. Le directeur américain actuel en reçoit 150 000 et l'ingénieur en chef 125 000. La comparaison est encore plus décisive, si l'on se rappelle que les Français travaillaient dans des conditions sanitaires épouvantables auxquelles ils étaient impuissants à remédier tandis que les Américains, grâce aux progrès de la science, sont actuellement à l'abri des terribles ravages de la fièvre jaune. Il faut lire dans l'ouvrage de M. *Bunau-Varilla*<sup>1</sup> le

<sup>1</sup> *Panama* La création. La destruction. La résurrection. — Paris' Plan-Nourrit.

récit des luttes que les ingénieurs français eurent à soutenir et comment, au prix d'efforts titanesques, à force d'énergie et d'endurance, au milieu des épidémies qui fauchaient sans trêve les hommes, des inondations qui détruisaient en quelques heures les travaux exécutés, ils créèrent cette œuvre si admirée aujourd'hui par les ingénieurs américains qui « témoignent, non par générosité, mais sous l'empire de considérations purement professionnelles, de la perfection des travaux exécutés par les ingénieurs français, dont l'habileté, la prévoyance et la valeur technique n'ont jamais reçu les éloges qu'elles méritent ».

Deuxième exemple : Etant donné l'état sanitaire déplorable que la Compagnie française avait à combattre et les moyens techniques beaucoup moins puissants dont on disposait alors, il ne serait pas étonnant que ses frais généraux fussent plus élevés que ceux de la Régie américaine actuelle. Or, il n'en est rien, bien au contraire.

Nous pourrions multiplier ces exemples et détruire, l'une après l'autre, les légendes qui se sont enracinées si profondément dans l'esprit du public. Ceux de nos lecteurs qui s'intéressent à ces questions de psychologie des foules liront avec le plus grand intérêt l'ouvrage de M. Bunau-Varilla. Ce livre, dont certains récits, par leur intensité de vie, rappellent le *Kypling* des *Bâtisseurs de ponts*, est un magnifique hommage rendu à la gloire des premiers pionniers français par l'homme qui contribua le plus à préserver l'œuvre du canal de Panama de l'anéantissement complet dont elle était menacée après la crise de 1888.

Ce juste tribut payé à la mémoire de ceux qui moururent à la tâche, on s'attend à ce que nous allions flétrir ces tenants de la Compagnie qui par leurs agissements criminels ont irrémédiablement compromis les destinées d'une entreprise qui avait si brillamment débuté. Nous l'eussions bien voulu ! mais M. Bunau-Varilla ne nous en laisse pas la possibilité. Chantage, escroquerie, corruption, concussion, tout s'évanouit sous son réquisitoire et de tout cela il ne reste rien.

Rien, c'est une façon de parler et, ici comme ailleurs, il convient de se garder des affirmations absolues, car il y a tout de même certains cas, sporadiques à la vérité, que les tribunaux ont jugés sans indulgence. Un certain nombre d'administrateurs et d'entrepreneurs n'ont-ils pas été condamnés par la Cour d'appel à des peines de prison ? Oui, mais c'est grâce à la forfaiture d'un magistrat dont l'arrêt fut d'ailleurs réformé par la Cour de cassation. Et les accusations de corruption portées contre un grand nombre de députés ? Ce ne furent que d'infâmes calomnies inventées par un financier aux abois qui, traqué et médusé par un autre financier fameux, finit par se suicider, à moins qu'on ne le suicidât. Et voici maintenant un de ces cas sporadiques : celui du ministre Baïhaut qui accepta ou extorqua un gentil pot-de-vin d'un million. La prévarication était patente et le prévaricateur dut rendre gorge, mais en même temps, et pour observer les préceptes d'une justice distributive savamment balancée, on condamna l'administrateur général de la Compagnie.

Alors, toute cette affaire du Panama ne fut donc qu'un mythe ? Peu s'en faut, et l'histoire dira, d'après M. Bunau-Varilla, que l'entreprise française accomplit une grande œuvre fort utile, mais qu'au moment où les principales difficultés techniques venaient d'être vaincues, elle trébucha par suite d'une simple erreur de tactique financière, d'où une

panique que des gens habiles surent grossir et exploiter au profit de leurs passions politiques.

Et maintenant, qu'on nous permette de terminer cet article par un vœu pie : nous souhaitons ardemment que les panamistes jouissent dans le paradis de félicités spéciales, en raison des tribulations imméritées dont ils furent les victimes bien innocentes !

### Société suisse des ingénieurs et architectes.

*Circulaire du Comité Central aux Sections de la Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes.*

CHERS COLLÈGUES,

Chargé par l'assemblée des délégués du 14 décembre 1912, à Olten, d'élaborer un *Règlement concernant l'organisation d'un service de placement* par les soins de la Société, le Comité central a préparé ces statuts, en tenant compte des désirs exprimés lors de l'assemblée.

Nous avons l'avantage de vous remettre la quantité d'exemplaires qui correspond au nombre des délégués de votre Section, en vous priant de vouloir bien soumettre au Comité central vos amendements éventuels, *au plus tard jusqu'à fin juin 1913.*

La minute du projet sera soumise à l'approbation de la prochaine assemblée des délégués qui aura lieu à Lausanne.

Agréez, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour le Comité central de la Société suisse  
des ingénieurs et des architectes :

*Le Président,*

H. PETER.

*Le Secrétaire,*

Ing. A. HERRY.

### Statut d'organisation d'un service de placement par les soins de la société suisse des Ingénieurs et Architectes.

#### *A. Nom, But, Siège et Position vis-à-vis de la Société.*

Art. 1. Sous la dénomination « Service de placement de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes » cette Société institue un bureau ayant pour but de procurer au personnel technique des emplois et des places : 1° aux ingénieurs et architectes ; 2° aux techniciens et au personnel technique auxiliaire. Le siège de cette institution se trouve au bureau du Secrétariat de la Société.

Art. 2. Le bureau sera administré d'après les principes suivants :

a) Les taxes de placement pour les membres de la Société seront inférieures à celles à percevoir des personnes qui ne font pas partie de celle-ci.

b) Les demandes adressées par les membres de la Société auront la priorité.

c) Le Service de placement a pour but de procurer au personnel technique des emplois conformes à leurs aptitudes.

d) Le matériel de statistique fourni par ce Service sera utilisé par la suite.

Art. 3. Le Comité Central est autorisé à se mettre en relations avec d'autres sociétés techniques dans le but de grouper