

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 41 (1915)
Heft: 23

Artikel: Statistique comparée des chemins de fer
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31647>

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: 15.03.2025

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

La fig. 9 représente le pulvérisateur *Sabathé*, destiné à réaliser la combustion mixte dont il a été question plus haut. Il comporte deux soupapes, la soupape ordinaire et une soupape supplémentaire actionnée par un ressort, comme l'in-

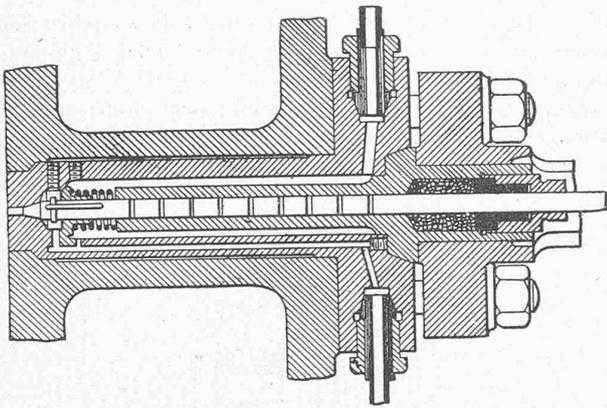


Fig. 9. — Pulvérisateur *Sabathé*.

dique la figure. La première soupape injecte la dose d'huile pendant la période de combustion à volume constant à laquelle succède la période de combustion à pression constante produite par l'introduction d'une nouvelle dose d'huile distribuée par l'autre soupape.

Enfin, on verra, fig. 10, la coupe d'un moteur *De la Vergne*, dont le système de distribution est assez caractéristique.

Les prix de revient des moteurs Diesel, en fonction de leur puissance, sont représentés par le graphique, fig. 11.

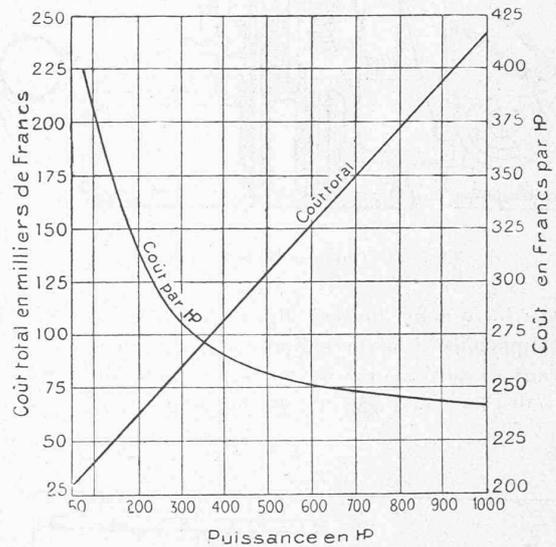


Fig. 11. — Prix de revient des moteurs Diesel.

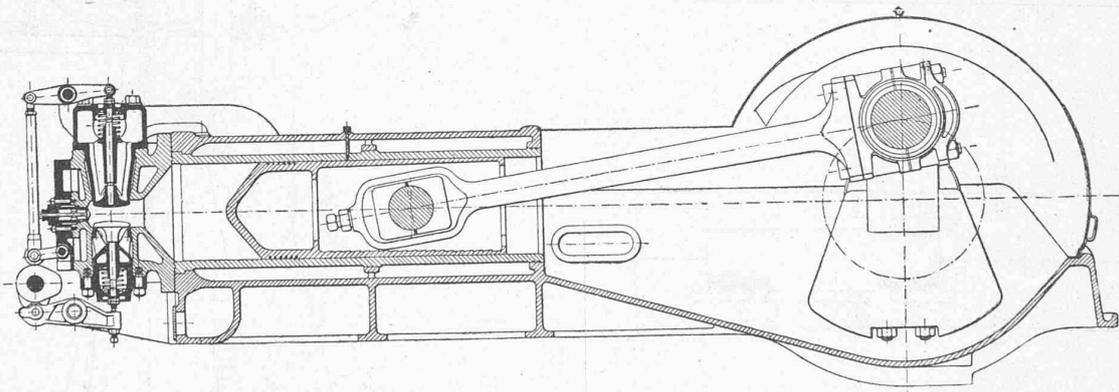


Fig. 10. — Moteur *De la Vergne*.

Statistique comparée des chemins de fer.

Le *Bureau of Railway Economics* vient de publier un volume minutieusement documenté sur la *Statistique comparée des chemins de fer des Etats-Unis et des autres pays*, dont nous résumons les principaux éléments dans le tableau ci-contre. Les statisticiens américains se sont ingéniés à rendre comparables, en dépit de la différence¹ des systèmes de comptabi-

¹ Quelques exemples feront saisir que, sous des rubriques en apparence identiques, figurent souvent des données fort dissemblables.

Ainsi, tandis que pour les Etats-Unis d'Amérique, le « capital d'établissement » est représenté par le total des actions et des obligations émises, en Suisse, il faut entendre par ce terme les dépenses totales de construction, défalcation faite des subventions à fonds perdu et des pertes par suite de transfert.

En Angleterre les recettes et les dépenses afférentes aux navires, canaux, ports, docks, etc., appartenant aux Compagnies, sont in-

lité et de statistique, les renseignements qui leur ont été fournis par les administrations de chemins de fer sur lesquelles ils ont porté leurs investigations. Est-il besoin d'ajouter que cette tâche était non seulement difficile, mais insurmontable et que le *Bureau of Railway Economics* ne prétend pas s'en être entièrement rendu maître malgré le travail d'unification auquel il s'est livré. « L'erreur probable, disent les auteurs, quoique n'étant pas appréciable avec précision, n'est pas telle qu'elle rende inutilisables les tableaux comparatifs; elle indique seulement qu'ils doivent être consultés avec circonspection ».

corporées aux recettes et dépenses d'exploitation, ce qui n'était pas le cas des Etats-Unis jusqu'en 1915. Les impôts figurent aux dépenses d'exploitation (pour 6% en 1912) des chemins de fer anglais, tandis qu'aux Etats-Unis ils forment l'objet d'un compte spécial et sont déduits, dans les statistiques, du produit net (« net operating revenue ») en vue d'obtenir le montant de l'« operating income ».

L'ouvrage ne mentionne pas expressément la nature des chemins de fer visés par l'enquête, mais se borne à cette indication: « Les chemins de fer envisagés comprennent un développement de 606 000 *miles* de voies, ou, approximativement, les 7/8 de la longueur totale des rails sur la surface de la terre. Le huitième restant est formé par les chemins de fer insignifiants de certains pays arriérés et par des lignes *sans importance*, d'intérêt local, à voie étroite, ou *autres*, dans les contrées touchées par la statistique.

Nous avons eu la curiosité de comparer quelques-uns des nombres du recueil américain relatifs à la Suisse avec ceux du volume pour 1912 de la Statistique publiée par le Département fédéral des postes et chemins de fer, source à laquelle le *Bureau of Railway Economics* se réfère, et nous avons reconnu que les chiffres retenus par ce Bureau se rapportent à l'ensemble des chemins de fer à voie normale, étroite et à crémaillère, abstraction faite des tramways et des funiculaires.

Statistiques comparées des chemins de fer, pour l'année 1912.

	Miles de voie exploités par 100 miles carrés de superficie	Miles exploités par 10 000 têtes de population	Capital, en dollars. d'établissement par <i>mile</i> de voie	Recettes, en dollars. d'exploitation par <i>mile</i> de voie	Dépenses, en dollars. d'exploitation par <i>mile</i> de voie	Produit net en dollars, par <i>mile</i> de voie	Coefficient d'exploitation en %	Rec. moyennes par <i>mile</i> - <i>voyageur</i> , en cents.	Recettes moyennes par <i>tonne-mile</i> , en cents.	Tonnes par train
Etats-Unis d'Amérique	8,40	26,15	63 535	11 482	7 968	3 514	69,3	1,987	0,744	406,8
Autriche	12,20	4,98	121 327	16 049	11 976	4 073	74,62	1,062	1,494	180,5
Belgique	25,78	3,87	216 143	23 665	16 406	7 259	69,33	—	—	—
Danemark	15,45	8,30	61 839	12 141	10 192	1 949	83,94	1,294	2,113	—
France (1911).	12,18	6,37	148 436	14 521	9 084	5 437	62,6	1,075	1,181	141,7
Allemagne	18,08	5,71	116 365	22 026	14 860	7 166	67,47	0,908	1,244	240,3
Hollande	18,30	3,77	—	13 440	9 332	4 107	69,44	1,020	1,240	137,1
Hongrie	10,61	6,28	71 226	8 599	5 451	3 148	63,89	0,967	1,215	—
Italie.	9,78	3,09	—	13 868	11 644	2 224	83,96	—	—	—
Norvège	1,60	7,86	43 187	3 841	2 900	941	75,5	1,208	1,448	—
Roumanie	4,42	3,09	90 093	9 830	6 340	3 490	64,49	1,451	1,297	143,7
Russie	0,52	2,46	149 814	12 424	8 348	4 076	67,19	0,699	0,933	—
Espagne	4,84	4,72	89 348	8 551	4 099	4 452	47,93	1,522	2,226	—
Suède	5,20	15,71	33 940	4 975	3 489	1 486	70,13	1,246	1,373	—
Suisse	19,38	7,83	122 010	15 945	10 575	5 370	66,32	1,280	2,640	132,8
Angleterre	19,30	5,13	277 147	26 689	16 863	9 826	63,—	—	1,834	—

NOTA. — 1 *mile* = 1609,315 mètres. — 1 *dollar* = 5,18 francs. — 1 *cent.* = 5,18 centimes.

Concours d'idées pour l'établissement d'un plan d'extension pour la Commune de Vevey.

La Municipalité de Vevey ouvre un concours d'idées entre les architectes, ingénieurs, géomètres et toutes autres personnes qualifiées, domiciliées ou établies dans la Commune de Vevey, pour l'établissement d'un plan général d'extension d'une partie du territoire de la Commune.

Un seul plan est exigé, mais si les concourants tiennent à le compléter par des croquis ou un mémoire explicatif, ce supplément de travail ne sera considéré par le jury qu'à titre de renseignement.

En plus du tracé des artères, places ou carrefours, MM. les concourants devront faire figurer les alignements de constructions et l'indication des zones d'ordre contigu, dispersé ou mixte.

Le maximum de pente est limité au 10 % pour les voies charretières (sauf dans les Bosquets).

Les projets seront remis pour le samedi 4 mars 1916, à 5 heures du soir, à la Direction des Travaux de la Commune.

Ces projets seront soumis à l'appréciation d'un jury composé de MM. Eugène Couvreur, syndic de Vevey, président; Jean Tailens et Charles Thévenaz, architectes, à Lausanne; Arthur Prod'Hom, géomètre breveté, à Lausanne, et Auguste Dommer, ingénieur des Ateliers de Constructions mécaniques, à Vevey.

MM. les membres du jury ont pris connaissance du pro-

gramme, l'ont accepté et s'engagent à ne pas participer au concours soit directement, soit indirectement.

Une somme de Fr. 2000.— est mise à la disposition du jury pour récompenser les meilleurs projets (4 au maximum); celle-ci sera répartie, en principe, en totalité, sauf dans le cas où la valeur des projets présentés serait considérée insuffisante par le jury.

Tout concourant, lors même qu'il produirait plusieurs projets, ne pourra obtenir qu'un seul prix.

La Municipalité pourra acquérir, en outre, au prix de Fr. 300.— les projets non primés qui lui paraîtront intéressants.

BIBLIOGRAPHIE

La vieille France. Reims. La cathédrale, par J. Mayor, vol. in-12. Librairie Payot et C^{ie}, éditeurs. Prix fr. 5.—.

Le volume que la Maison Payot et C^{ie} vient d'éditer apparaît à son heure, au moment où la merveilleuse basilique préoccupe douloureusement les esprits. L'ouvrage, vraiment nouveau, ne contient pas moins de 96 planches, excellentes vues d'ensemble et de détail. Ce sera pour l'architecte une source abondante de documents précieux et le grand public appréciera non seulement la richesse de l'illustration, mais le texte et surtout la notice historique particulièrement intéressante qui ouvre le volume.