

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 47 (1921)
Heft: 19

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: 30.03.2025

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

Les transports se sont effectués à une distance moyenne d'environ 8 kilomètres.

La durée moyenne d'une levée est d'environ 1 heure ; celle d'un transport (aller et retour sans la levée) $\frac{3}{4}$ à 1 h. $\frac{1}{4}$.

Pour répartir les frais d'exploitation des camions entre la levée et les transports il faut distinguer ceux qui sont proportionnels aux kilomètres parcourus de ceux qui en sont indépendants ; les premiers seront attribués pour 15 % à la levée et 85 % aux transports et les seconds seront partagés par moitiés, c'est-à-dire proportionnellement au temps (50 % levée + 50 % transports). La consommation de benzine a été comptée séparément pendant la levée et les transports.

Les frais de conducteurs ne comportent que la partie des salaires qui correspond au temps pendant lequel les camions ont travaillé ; le reste est porté au compte des réparations.

Nous n'avons pu tenir compte de une manière approximative des frais de garage et des impôts qui ne sont pas fixés séparément pour le service d'enlèvement des ordures ménagères.

Prix de revient des camions.

	Total de la dépense		Levées		Transports	
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
Intérêts 6 $\frac{1}{2}$ % sur 216 000 fr.	14 000.—	9,3	7 000.—	15,1	7 000.—	6,7
Conducteurs	32 000.—	21,3	16 000.—	34,6	16 000.—	15,4
Frais de garage, impôts divers	10 000.—	6,7	5 000.—	10,8	5 000.—	4,8
Assurances	5 384.80	3,6	910.—	1,8	4 574.80	4,4
Bandages	8 011.10	5,4	1 210.—	2,6	6 801.10	6,6
Amortissement 200 000 fr. 10 ans	20 000.—	13,4	3 000.—	6,5	17 000.—	16,4
Réparations	13 521.80	9,0	2 025.—	4,4	11 496.80	11,1
Graissage, chiffons, etc.	5 900.95	3,9	885.—	1,9	5 015.95	4,8
Essence, 48 449 l. à 0,85 (dont 12 200 l. p ^r levée)	41 181.35	27,4	10 370.—	22,3	30 811.35	29,8
	150 000.—	100,0	46 300.—	100,0	103 700.—	100,0
	Fr.		Fr.		Fr.	
Soit par km.	1.66		3.42		1.35	
» » journée	69.30		21.40		47.90	
» » levée	30.60		9.45		21.15	
» » m ³	6.79		2.10		4.69	
» » tonne	14.60		4.50		10.10	

Frais de levée proprement dits.

<i>Main-d'œuvre :</i>	
4701 journées à 15 fr. 36	Fr. 72 500.—
<i>Surveillance et divers :</i>	
Environ 10 % du total	» 7 500.—
	Fr. 80 000.—

Soit par levée (1 camion)	Fr. 16.30
» » m ³	» 3,62
» » tonne	» 7.79

Frais de déchargement.

<i>Main-d'œuvre :</i>	
1564 journées à 15 fr. 36	Fr. 24 050.—
<i>Surveillance et divers :</i>	
$\frac{1}{2}$ piqueur de campagne	» 2 950.—
	Fr. 27 000.—

Soit par levée (1 camion)	Fr. 5.50
» » m ³	» 1.22
» » tonne	» 2.63

A l'aide de ces éléments, on peut calculer séparément ce que coûtent la levée, le transport et le déchargement.

Prix de revient moyen de l'enlèvement des ordures ménagères en 1920.

Levée :	Par camion	Par m ³	Par tonne
Main-d'œuvre et surveillance	Fr. 16.30	3.62	7.79
Frais de camion	» 9.45	2.10	4.50
	25.75	5.72	12.29
<i>Transports :</i>	21.15	4.69	10.10
<i>Déchargement :</i>			
Main-d'œuvre et surveillance	5.50	1.22	2.63
Totaux	Fr. 52.40	11.63	25.02

Ces chiffres représentent le prix de revient moyen des transports qui ont été effectués, comme nous l'avons dit, à une distance moyenne de 8 km. Pour les transports effectués à une distance différant peu de la moyenne, les frais de levée et de déchargement restent les mêmes et les frais de transport seuls varient.

Nous avons vu plus haut que le prix moyen du kilomètre parcouru par le camion est de 1 fr. 35, ce qui représente, en tenant compte de la charge moyenne des camions, 0 fr. 30 par m³ et par km., et 0 fr. 65 par tonne et par km. Comme les camions reviennent à vide, il faut pour chaque kilomètre en plus ou en moins de la distance moyenne, ajouter ou retrancher du prix de revient moyen le double des chiffres ci-dessus. On peut donc admettre, pour des transports effectués à des distances variables, les prix suivants :

Prix de revient des transports d'ordures ménagères en 1920.

Distance Km.	Par camion Fr.	Par m ³ Fr.	Par tonne Fr.
6	47.—	10.43	22.42
7	49.70	11.03	23.72
8	52.40	11.63	25.02
9	55.10	12.23	26.32
10	57.80	12.83	27.62

Ces chiffres ne sauraient être appliqués directement à des transports s'effectuant dans des conditions notablement différentes des nôtres, en particulier en ce qui concerne la répartition du temps et du parcours entre la levée et les transports proprement dits, mais ils pourront toujours servir de première approximation ; il sera, du reste, facile de se rendre compte, par l'examen des conditions locales, des modifications qu'il faut apporter à nos calculs pour obtenir des prix plus approchés.

Genève, le 6 juin 1921.

L. ARCHINARD,
ingénieur en chef.

DIVERS

La Maison bourgeoise en Suisse.

Malgré les difficultés des temps présents, la *Société suisse des ingénieurs et des architectes* a réussi à publier dans le courant de la présente année deux nouveaux volumes de cette belle collection : le huitième, paru au début de l'année¹, était

¹ Nous en avons rendu compte dans notre numéro du 5 février.

consacré au canton de Lucerne ; le neuvième qui vient de sortir de presse, nous donne un aperçu historique, très documenté, de l'ancienne architecture de la ville de Zurich.

Comparée à d'autres villes suisses telles que Berne, Bâle ou Saint-Gall, celle de Zurich est étonnamment pauvre en vieilles constructions de quelque valeur ; le moyen âge, en particulier, n'y a laissé que peu de traces.

Le Dr *Conrad Escher*, l'érudite auteur du texte, nous oriente au sujet des causes essentielles de cette pauvreté.

D'une part le pays était dépourvu de matériaux convenables ; cas échéant il fallait donc les faire venir à grands frais des contrées voisines, en sorte que l'intéressé était souvent amené à renoncer à l'emploi de la pierre et à construire en bois ou en pans de bois, revêtu généralement d'un enduit ; forcément ces constructions devaient être fort simples, d'aspect extérieur, mais aussi de durée éphémère.

D'autre part, dès la fin du XVI^{me} et le début du XVII^{me} siècle, le Conseil de la ville accordait aux bâtisseurs un « *Baupfennig* », c'est-à-dire une subvention d'un dixième du coût des matériaux utilisés, à la condition toutefois que la construction soit exécutée avec simplicité, parcimonie même et sans idée de lucre.

Evidemment rien ne s'opposait à ce que le propriétaire, riche ou enrichi par la suite, transformât plus tard l'intérieur de sa demeure afin de la mettre en harmonie avec ses goûts personnels ou son luxueux mobilier.

De là le contraste qui nous frappe si souvent en parcourant le volume, entre l'extérieur sans prétention des anciennes demeures zurichoises et le luxueux confort de leurs aménagements intérieurs.

Quoi qu'il en soit les 120 planches que compte l'ouvrage nous offrent au sujet de la simple maison bourgeoise comme à celui des édifices de grande importance tels que le Rathaus, le Rechberg ou les maisons des corporations, Meise, Safran, Schmidstube et d'autres, une abondance extraordinaire de renseignements utiles ou intéressants.

L'archéologue aussi bien que le praticien seront heureux d'y trouver des plans de distribution et des vues d'ensemble des bâtiments étudiés, mais aussi de nombreux détails de sculpture, de menuiserie, de ferronnerie, ainsi qu'un grand nombre de merveilleux plafonds, essentiellement du XVIII^{me} siècle, modelés en stuc, probablement par des artistes étrangers. On peut regretter que cet art qui se prête à toutes les inspirations, insuffisamment remplacé par le moderne staff, ne se soit pas mieux acclimaté dans notre pays.

Quelques planches, non des moindres, sont consacrées aux vieux poêles en faïence, superbement construits et décorés, de Winterthour ou de Zurich ; elles nous fournissent d'utiles indications sur ce sujet assez peu connu. R.

Délai de paiement des taxes pour les brevets d'invention suisses et les dépôts suisses de dessins ou modèles.

Par suite de la guerre, le Conseil fédéral a accordé une prolongation extraordinaire pour le délai de paiement des taxes suivantes : 1) Les annuités des brevets d'invention pour la deuxième année ou une des années consécutives, 2) les taxes pour la deuxième ou la troisième période de protection des dépôts de dessins ou modèles industriels, à condition que le délai ordinaire se termine après le 31 juillet 1914. La prolongation extraordinaire s'étend jusqu'au 30 septembre 1921.

Il en résulte que : 1) Toutes les annuités de brevet échues entre le 30 avril 1914 et le 1^{er} juillet 1921 pour la deuxième année ou une des années consécutives et 2) toutes les taxes pour la prolongation de la protection de dessins et modèles échues entre le 31 mai 1914 et le 1^{er} août 1921 doivent être versées au Bureau fédéral de la propriété intellectuelle à Berne au plus tard le 30 septembre 1921, sinon la protection en question cesse à partir du jour d'échéance de la première taxe non payée. En aucun cas la prolongation ne pourra être étendue au delà de cette date. Le Bureau fédéral de la propriété intellectuelle n'est pas tenu d'adresser des avis aux déposants pour rappeler le terme de prolongation du délai en question.

SOCIÉTÉS

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Changements dans l'état des membres pendant le 2^e trimestre de 1921.

1. Admissions.

Section d'Argovie : H. Hürlimann, arch., Auss. Paradiesstrasse, Brugg.

Section de Berne : Alfred Gribi, arch., Optingenstr. 53, Berne ; Hans Weiss, arch., Kollerweg 18, Berne ; Nik. A. Cagianut, ing., Weststr. 27, Berne ; Hans A. Gaudy, ing., Jubiläumsstr., 68, Berne.

Section de Genève : Jean-Jacques Dériaz, arch., rue du Pré Naville, 2, Genève.

Section des Grisons : Enrico Bisaz, arch., Zernez ; Hans Arnold Lüthi, ing., Plessurstr., 44, Coire.

Section de Schaffhouse : Heinrich Wildberger, ing., Neunkirch.

Section de Soleure : Ernst Dübi, ing., directeur de la Fonderie, Rondez ; Ernst Wihler, ing., Langendorf.

Section de St-Gall : Edwin Lips, ing., Gossau ; Viktor Schäfer, arch., Weesen ; Wilhelm Schäfer, arch., Weesen ; Karl Zöllig, arch., Flawil.

Section de Vaud : Charles Glapey, ing., La Chablière, Lausanne ; Fritz Huguenin, arch., Territet.

Section de Winterthour : F. M. Osswald, ing., Rømerstr., 12, Winterthour.

Section de Zurich : Louis Bonna, ing., Nordstr., 143, Zurich 6 ; Ernst Deffner, ing., Frohburgstr., 54 ; Walter Dübi, ing., Direktor der Kabelwerke, Brugg ; Hch. Lier, ing., Neue Beckenhofstr., 19, Zurich 6.

2. Démissions.

Section de Berne : Robert Roth, ing., Berne.

Section de Vaud : Edouard Dufour, arch., Lausanne ; Jacques Regamey, arch., Lausanne ; Maurice Press, ing., Lausanne.

Section de Zurich : A. Streiff, ing., Jackson (Michigan), (radié) ; Dr R. Ulrich-Pestalozzi, ing., Zurich.

Membre isolé : A. Ith, ing., Murgenthal.

3. Décès.

Section de Berne : Joh. Matdies, entrepreneur, Thoun ; Joh. L. Brunschwyler, ing., Berne.

Section de Zurich : Ad. Asper, arch., Zurich ; H. Ziegler, arch., Zurich ; G. A. Pestalozzi, ing., Künsnacht.

Section de Lucerne : Arnold Cattani, arch., Lucerne.