Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 62 (1936)
Heft: 23

Artikel: Anecdotes ferroviaires
Autor: Paschoud, Maurice
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-47611

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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

RURALISME

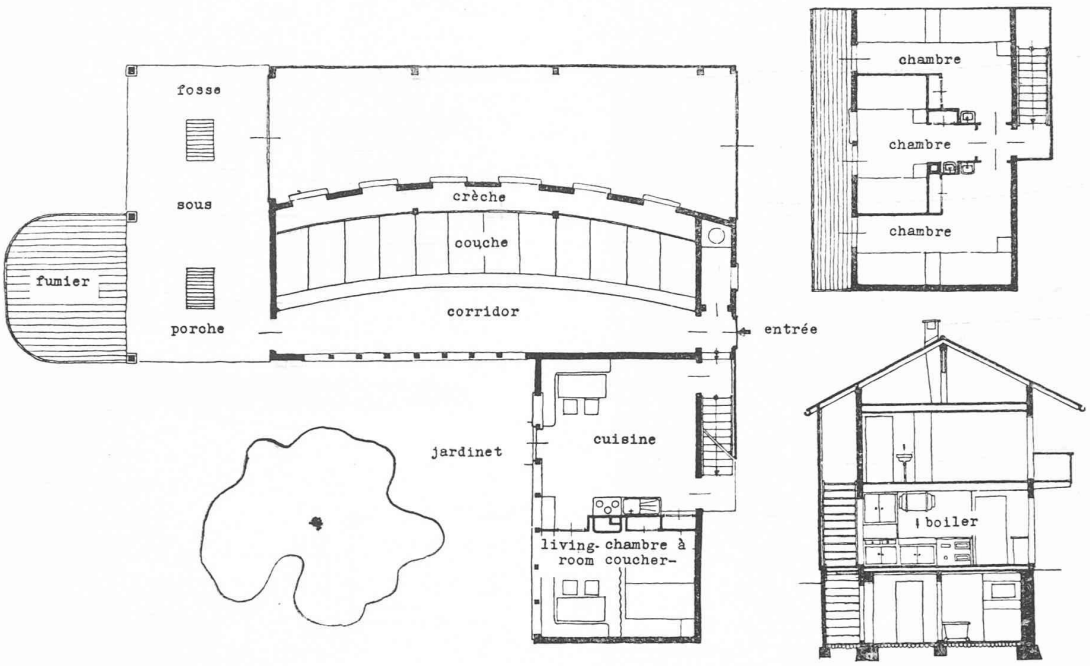


Fig. 7. — Plans et coupe de la ferme primitive de la fig. 3 (échelle 1 : 200). Type tenant spécialement compte des vents : les parties ajourées sont à l'abri du vent.

Anecdotes ferroviaires[1],

par M. Maurice PASCHOUD, ingénieur, membre de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses.

« La répartition du trafic s'effectue de deux manières. Pour certains réseaux privés, elle se fait en nature, le trafic étant acheminé alternativement par le chemin de fer privé ou par les *C. F. F.* dans la mesure où l'exige la part attribuée à chacun, par exemple alternativement pendant un mois si la part du réseau privé est de 50 %.

» D'autres fois, les *C. F. F.* et le réseau privé forment une communauté. Ils conviennent d'acheminer le trafic par la voie qui présente les meilleures conditions d'exploitation. L'autre voie reçoit une part déterminée du bénéfice réalisé par la première. Le calcul de ce bénéfice se fait en totalisant les recettes que le trafic en question apporte au réseau d'acheminement et en déduisant de ces recettes les frais de traction (au fond, le prix de revient « partiel ») fixés également dans l'arrangement. Le solde, soit le bénéfice réalisé, se répartit sur la base convenue, le réseau qui achemine le trafic recevant en plus les frais de traction.

» L'exemple le plus typique de ces communautés est celui prévu dans le contrat conclu en 1929 pour régler les rapports de concurrence dans le service des marchandises des *C. F. F.* et du Berne—Lötschberg—Simplon.

» Son histoire présente quelque intérêt.

» La construction de la ligne Spiez—Brigue par le Lötschberg (ouverte le 15 juillet 1913) a créé entre Bâle, la Suisse centrale et occidentale et le Valais ainsi que l'Italie une nouvelle voie de communication qui est entrée en concurrence avec nos lignes passant par Lausanne ou par le Gothard.

» De même, la ligne Moutier—Longeau (ouverte le 1er octobre 1915) a fait naître une concurrence à notre ligne passant par Sonceboz.

» En vertu de l'article 21 de la loi sur les tarifs, il fallut déterminer la part de trafic pour lequel ces lignes constituent la voie la plus courte. Les négociations engagées à ce sujet aboutirent, en 1909, pour le Moutier-Longeau et, en 1911, pour le Thoune—Brigue, soit, pour les deux lignes, avant leur achèvement.

» Les recettes du Lötschberg ne répondirent pas à l'attente des promoteurs de cette entreprise. Non pas que la répartition du trafic ait été réglée d'une manière défavorable à cette compagnie par les arrangements de 1909 et 1911, mais pour d'autres raisons dont la principale a été le rattachement de l'Alsace-Lorraine à la France.

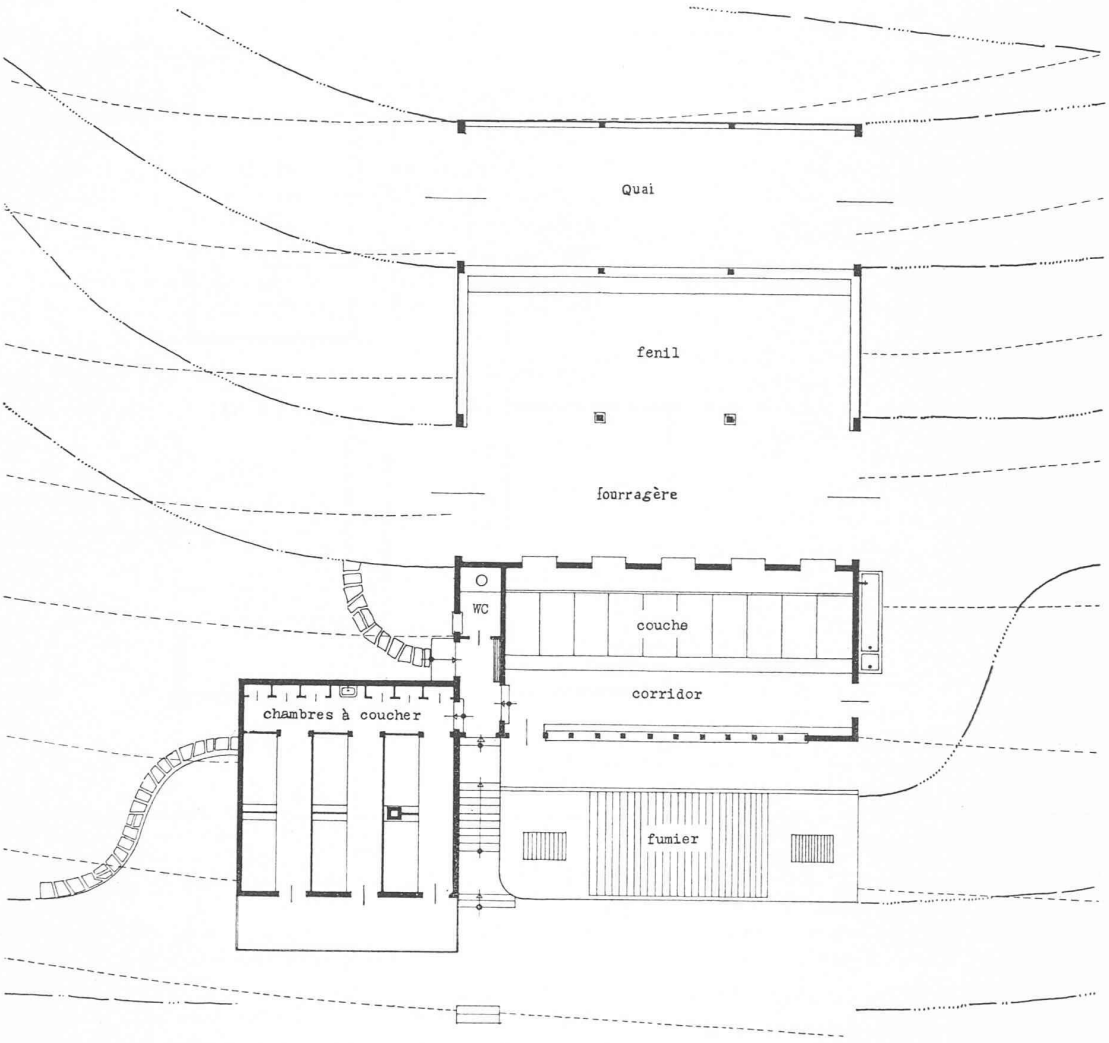
» Le canton de Berne, propriétaire du Lötschberg, pour assainir la situation financière de cette entreprise, demanda la revision des arrangements de 1909 et 1911 avec le réseau fédéral.

» Les négociations durèrent jusqu'en 1929.

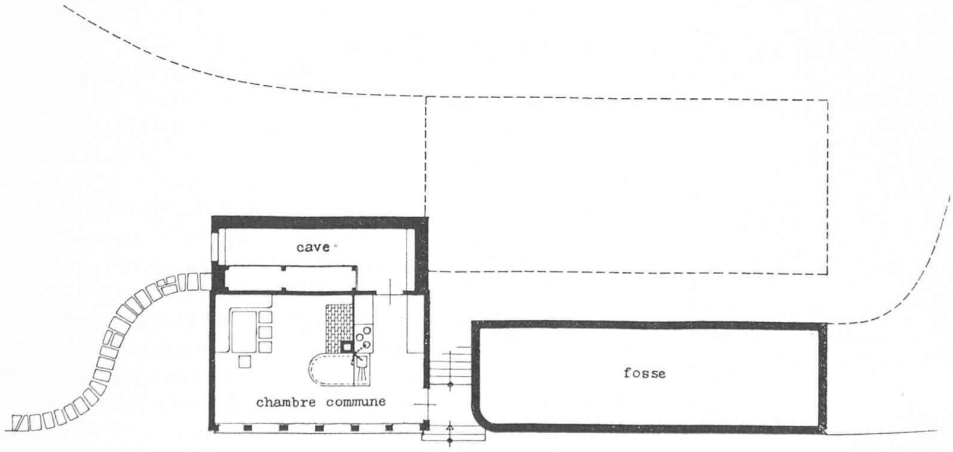
» Dès le début des pourparlers, le Lötschberg, c'est-à-dire le canton de Berne, dans un recours au Conseil fédéral, prétendit que l'article 21 de la loi sur les tarifs ne s'appliquait pas au Lötschberg et réclama la totalité du trafic pour lequel ses lignes constituaient la voie la plus courte.

» Le Conseil fédéral, adoptant les conclusions de son expert, le professeur Speiser, à Bâle, décida que l'article 21 en cause s'appliquait au règlement des rapports entre *C. F. F.* et Lötschberg et invita la Direction générale des *C. F. F.* à reprendre les négociations pour arriver à une entente avec le Lötschberg. Les anciens arrangements accordaient au Thoune—Brigue les $^2/_3$ du trafic et au Moutier-Longeau les 70 %. Au lieu d'opérer eux-mêmes l'acheminement des parts qui leur étaient réservées ($^1/_3$ et 30 %), les *C. F. F.* laissaient ce soin au Lötschberg. Celui-ci prélevait d'abord les frais de traction fixés par les arrangements et les *C. F. F.* recevaient le $^1/_3$ et les 30 % du bénéfice net réalisé sur le trafic.

[1] Extraites de l'ouvrage « L'organisation commerciale des chemins de fer fédéraux suisses ». — Voir à la rubrique « Bibliographie » du présent numéro.



Plan du rez-de-chaussée supérieur.



Plan du rez-de-chaussée inférieur.

Fig. 8 et 9. — Ferme primitive de la figure 4. — Echelle 1 : 200.

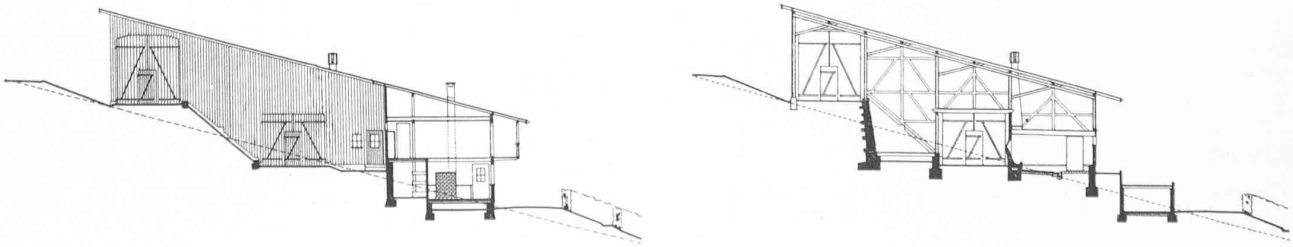


Fig. 10 et 11. — Coupes de la ferme primitive de la fig. 4. Type tenant spécialement compte de la topographie. Echelle 1 : 400.

» L'entente désirée par le Conseil fédéral ne put être obtenue que par de larges concessions du réseau national. Pour chacune des deux lignes en cause, celui-ci dut abandonner les deux tiers de ses droits. Le Lötschberg continuait à acheminer lui-même tout le trafic, mais ne devait plus verser que le $^1/_9$, respectivement les 10 % de son bénéfice net, les frais de traction étant fixés à nouveau. (Ces frais varient de 11,6 à 2,4 cent. par tonne-kilomètre, suivant la nature de la marchandise.)

» La perte de recettes annuelle qui en résulta pour le réseau fédéral est d'environ un demi-million de francs. »

. . . . . .

« Vous connaissez peut-être les îles de Saint-Pancrace et de Saint-Apollinaire, dans le lac Majeur, entre Ascona et Brissago.

» Ces îles étaient la propriété d'une « Lady » qui, à grands frais, y avait créé des installations confortables et luxueuses. Dans la période d'après-guerre, la situation financière de la propriétaire des îles se gâta et l'Office des poursuites de Locarno mit les îles aux enchères, en février 1925.

» La presse suisse signala cette mise en vente à ses lecteurs. Pensant qu'il y avait là une occasion d'attirer l'attention des Américains sur notre pays, l'agence des *C. F. F.* à New-York en parla dans un petit organe intitulé « All about Switzerland » qu'elle publie mensuellement et où elle relève tout ce qui, en Suisse, est susceptible d'intéresser les citoyens des Etats-Unis.

» La vente aux enchères n'eut pas lieu et, en avril 1927, la Lady chargea un Suisse, domicilié aux Etats-Unis, de chercher à y vendre les deux îles, pour 750 000 francs.

» Notre Suisse, bien inspiré, s'adressa, pour remplir sa mission, à l'agence de New-York qui, sans défiance, lui fournit gratuitement tout le matériel dont elle disposait sur Locarno, le lac Majeur et les îles en question. Dans ce matériel, il y avait, en particulier, le numéro de « All about Switzerland » relatant, en 1925, la mise en vente judiciaire de ces îles.

» Dans l'entretemps, en novembre 1927, celles-ci s'étaient vendues pour 356 000 fr.

» Mais les renseignements donnés par notre agence ne devaient pas rester inutilisés. En mars 1928, les *C. F. F.* recevaient un commandement de payer de 250 000 fr. La Lady, à l'instigation de notre excellent compatriote, qui, il faut le reconnaître, était devenu, aux Etats-Unis, un homme d'affaires de premier ordre, prétendait que notre publication de la mise aux enchères des îles dans « All about Switzerland », avait empêché leur vente à un prix normal. Nous étions la cause de leur dépréciation et devions réparer, en versant un quart de million, le dommage que nous avions causé.

» L'affaire fut plaidée, en février 1930, à Berne d'abord, puis devant le Tribunal fédéral, en juillet de la même année. Celui-ci débouta définitivement la Lady et son inspirateur, notre habile compatriote. »

Déviation du tronçon de la ligne C. F. F. du Wilerfeld, à la gare de Berne.

En mettant en adjudication les travaux de déviation du tronçon de ligne du Wilerfeld, à la gare de Berne, la Direction générale des chemins de fer fédéraux a laissé les entreprises libres de présenter, en plus d'offres basées sur le projet officiel des *C. F. F.*, des soumissions établies d'après d'autres projets. Quinze entreprises ont fait usage de cette possibilité. Ces variantes, dont les auteurs ont reçu chacun une prime allant de Fr. 18 000 à Fr. 1000, *sont exposées dans le bâtiment du service des marchandises de Weiermannshaus, à Berne, du samedi 31 octobre au dimanche 8 novembre, de 8 à 12 et de 14 à 17 heures.* Les projets ont été examinés par une commission d'experts qui a exprimé son avis dans un rapport très instructif et très documenté auquel la Direction générale des *C. F. F.* a consacré une description graphique de chacune des « variantes ». Sur la recommandation de cette commission et d'entente avec la centrale des possibilités de travail et les autorités exécutives du canton et de la commune de Berne, la Direction générale des *C. F. F.* a décidé d'exécuter son propre projet, qui est aussi exposé.

ÉCOLE D'INGÉNIEURS DE L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

Nominations.

Le 7 avril 1936, le Conseil d'Etat du canton de Vaud nommait M. *Georges de Rham*, professeur extraordinaire de mathématiques à la Faculté des sciences et à l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Né le 10 septembre 1903, bachelier ès lettres, licencié ès sciences de la Faculté des sciences de l'Université de Lausanne, M. Georges de Rham fit plusieurs séjours d'étude à l'étranger, en particulier à Göttingen et à Paris. C'est dans cette dernière ville qu'il obtint, en 1931, le grade de *docteur ès sciences mathématiques.* Durant ces dernières années il fut successivement : maître dans nos établissements d'instruction secondaire, assistant, chef de travaux, puis privat-docent à l'Université où il fit des cours sur la *Théorie des nombres*, la *Mécanique analytique*, la *Physique mathématique* et la *Théorie des fonctions.* M. le professeur G. de Rham est chargé, à l'Ecole d'ingénieurs, du cours d'*Analyse vectorielle*, succédant ainsi à M. le professeur Gustave Juvet dont il fut le collaborateur durant plusieurs années.

Le Conseil d'Etat vient, en outre, de faire appel à M. *R. Mercier*, le nommant professeur extraordinaire à l'Ecole d'ingénieurs et à la Faculté des sciences et le chargeant, à ce titre, de l'enseignement de la *Mécanique rationnelle*, des *Compléments de Physique* et de la *Physique théorique.* M. Mercier succède à M. B. Mayor dont il fut un brillant élève.

Né en 1904 à Genève, M. R. Mercier obtint, à Lausanne, en 1927, son diplôme d'ingénieur électricien. Durant ses études il suivit divers cours spéciaux de mécanique et de physique mathématique (certificat d'études supérieures). En 1927, il est ingénieur aux Ateliers de construction *Oerlikon.* En 1928, il devient assistant à la chaire de Physique de l'Ecole polytechnique fédérale. En 1934, il obtint à Zurich le grade de *docteur ès sciences.* Dès lors il enseigna la Mécanique et la Physique.

SOCIÉTÉS

Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Communications du Secrétariat.

Extrait du procès-verbal de la séance du Comité central du 28 et du 29 août 1936.

1. *Admissions de nouveaux membres.* Par voie de *circulation, du 10 au 26 août 1936*, ont été admis comme nouveaux membres :

MM.

Bitterli Sigmund	Elektr.-Ing.	*Langenthal*	Berne
Merz Otto	Elektr.-Ing.	*Bern*	Berne
Elmer Jost	Masch.-Ing.	*Bern*	Berne
Scheidegger Henri	Masch.-Ing.	*Bern*	Berne
Stein Theodor	Masch.-Ing.	*Bern*	Berne
Kutter Fritz, Dr	sc.techn.ing.chem.	*Schaffhausen*	*Schaffhouse*
Schild Robert	Bauingenieur	*Zürich*	Zurich
Looser Emil	Architekt	*Wildhaus*	membre isolé

Dans la *séance du Comité central, du 28-29 août 1936*, a été admis dans la S. I. A.

Stamm Albert	Elektr.-Ing	*Olten*	Soleure