Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 38 (1912)

Heft: 15

Sonstiges

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: 28.11.2025

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

Fondation « Compressol : Ossent et Delacour, Zurich. Conduites de 5 et 600 mm.: Junod & Cie, ingénieurs, Lausanne; A, Koller, entrepreneur.

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

Voie Decauville : Usine Oehler & Cie, à Aarau.

II. Bâtiments.

Architectes: Taillens & Dubois, à Lausanne.

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

Epurateurs, appareils, bâtiment central, bâtiment d'administration, des contremaîtres, remise à locomotive, bâtiment de service : Pache & Dentan, entrepr., Lausanne.

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

Château d'eau : de Vallière & Simon, ingénieurs, Lausanne; 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 Vevey; Schmid-Ville & Cie, Lausanne; L. Zwahlen, Lausanne.

Charpentes en bois : Wyssbrod Frères, Lausanne; Pillionel Frères, Lausanne.

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

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

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

Carrelages: A. Senglet, Lausanne.

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

Planchers: Parqueterie d'Aigle, Merle, représentant. Chauffages centraux: C. Sambuc & Cie. Lausanne; G. Weber, Lausanne.

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

Installations sanitaires : J. Diemand, Lausanne; Société coopérative, Lausanne; Koch, représent., 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 Lambert, constructeurs, Genève.

Matériel réfractaire : Lachomette & Cie, Lyon.

Appareils: Ateliers mécaniques de Vevey; Zimmermann & Jansen, à Düren; Compagnie pour la fabrication des compteurs et matériel d'usines à gaz, Paris; « Bamag », Berlin; Rothenbach & Cie, Berne, représentants de la Ba-

mag; Schirmer, Richter, Leipzig; Société pour la construction 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, fumiste, Vevey.

Distillerie d'ammoniaque : Soc. A.-G. Pintsch, Berlin. Centrale électrique : Sulzer Frères, Winterthour ; Brown-Boveri & Cie, Baden et Lausanne.

Moteurs électriques : Brown-Boveri & Cie, Baden et Lausanne.

Machines outils : Fabrique de machines Oerlikon ; L. Lœwe, 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, Winterthour.

Devis.

Les comptes étant actuellement terminés, il est possible d'indiquer exactement le coût de l'usine devisée à Fr. 4325000, terrains et intérêts pendant la construction compris.

1.	Terrains			Fr.	150 000
	Raccordement industriel				138 000
3.	Conduites Ouchy-Malley et Ma	lley	y-		
	Ville			>>	218 300
4.	Aménagement des terrains))	258800
5.	Voies ferrées et réseaux divers.))	220 000
6.	Bâtiments))	$1\ 285\ 000$
7.	Transporteurs divers.	10		» ·	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	2	Ñ	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

53 73					117				1231	5,77 %
P. C. F.	Suisso d. 1 . 1 .						0/0 29		1035	5,22 0/4
S. S.	onr	1908	2385	142	101	41	71 %		1003	4,09 %
		1910-1911	1	526	422	104	0/0 08	1	1	
Ttolio2	Italic	1909-1910	i	206	414	92	85 0/0	F	1	
		1908-1909	ľ	477	396	81	83 %	Ï	.1	
		1910	40300	1828	1099	729	0/0 09	45300	18874	3,86 %
Duong	rrance	1909	40100	1775	1041	734	29 %	44200	18619	3,94 %
		1908	40000	1735	1005	730	0/089	43300	18234	4 %
		1910	37150	5960	1838	1122	62 %	79800	25730	4,35 %
	gieterre	1909	37000	2873	1801	1072	63 %	27600	25660	4,15 %
į	A	1908	36850	5866	1835	1031	$64^{0/0}$	77700	25570	4 0/0
		1910	58600	3791	2559	1232	67 0/0	64700	21686	5,67 %
	lemagne	1909	57700	3550	2477	1073	20 0/0	00219	21087	5,09 %
1	AI	1908	26700			867		59400	20332	2,45 % 1,65 % 2,76 % 4,26 % 5,09 %
		1910	18987	793	631	162	80 %	41768	5858	2,76 %
	Autriche'	1909	15776	577	505	72	87 0/0	36595	4392	1,65 %
6	A	1908	15077	530	430	100	81 %		4115	2,45 %
			Longueur moyenne exploitée en km.	Recettes totales d'expl.	Dépenses d'exploitation en millions de	Produit net	Cæfficient d'exploitation	Recettes kilomètriques, en francs.	Capital d'établissement en millions	Intérêt du capital fourni par le produit net

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 su'sses, 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 cœfficient 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 cœfficient d'exploitation le moins élevé, bien que les conditions où se trouvent les chemins de ter 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 º/o, de 1901-1909 pour les chemins de fer de l'Etat.

	Pour le réseau entie							
	Autrichien	Hongrois	Prussien	Bavarois				
Recettes totales	105 %	56 %	50 %	60 º/o				
Dépenses totales	122 %	95 %	68 0/0	53 0/0.				
Produit net	$35^{-0}/_{0}$	$-18^{-0}/_{0}$	22 0/0	84 0/0.				
	Par kilomètre de voie.							
	Autrichien	Hongrois	Prussien	Bavarois				
Recettes totales	48 0/0	40 %	26 0/0	21 %				
Dépenses totales	60 0/0	77 º/o	41 0/0	16 %				
Produit net	$2^{-0}/_{0}$	$-24^{-0}/_{0}$	3 0/0	39 %				

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

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 fin 1).

Nº 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

⁴ Voir N° du 10 juillet 1912, page 159.