

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 39 (1913)
Heft: 23

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: 22.02.2026

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

sur des bateaux proportionnés à nos petites installations. Sauf toutefois si nous préférons, à chaque nouvelle construction, répéter le paiement des indemnités réclamées par la Société d'Augst, pour exécuter après signature du contrat, ce qu'elle aurait fait gratis si on l'avait demandé à temps. Il s'agissait pour elle d'une augmentation de moins de deux pour cent de son capital de premier établissement. Les dividendes eux-mêmes ne s'en seraient pas ressentis.

Non. Nous nous rappellerons que la France recule depuis bien des années devant les frais énormes que la navigation intérieure lui réclame, pour être mise à la hauteur de celle des nations concurrentes, de l'Allemagne en particulier. Nous nous rappellerons aussi que la navigation intérieure sur chalandes suisses neutres, peut seule nous garantir contre l'embargo en cas de guerre européenne. On se représente la disette qui s'en suivrait, et ce que deviendrait notre indépendance lorsque toutes nos frontières seraient fermées, et que les approvisionnements seraient impossibles. La navigation internationale, neutralisée par les traités, est la vraie solution suisse de la question des farines en particulier. Et le moyen de la mettre sur pied à bref délai est bien de lui assurer doré et déjà les outils dont elle a besoin, sans lui occasionner par la suite des frais qui mettraient sa justification financière en question.

Cette justification ne saurait en effet tarder. La première année d'exploitation, 1900, indiquait un trafic Strassburg-Bâle, de 300 tonnes. La dixième année, 1909, en notait 40 819, et l'année courante, 1913, indique un apport à Bâle de passé 100 000 tonnes, soit 150 % de plus qu'il y a quatre ans. Une fois la régularisation du lac de Constance assurée, ce trafic, qui se borne à 200 jours en aval de Bâle, sera assuré pour la majeure partie de l'année, si ce n'est pour l'année entière. Notre grand centre commercial sera alors en communication à peu près constante avec l'océan. Nous ne verrons plus se reproduire le fait, cité par M. Fornallaz, d'un arrêt prolongé de nos approvisionnements en Allemagne. Au cours de la crise balkanique, 1500 wagons de blé, achetés par la Confédération, furent retenus deux mois aux entrepôts de Mannheim, sous prétexte de manque de matériel roulant. Cette masse énorme de farine n'aurait-elle pas été peut-être la bienvenue pour l'armée allemande en cas de conflit occidental européen ?

Nous croyons donc nécessaire que la Société suisse des ingénieurs et des architectes donne son appui à l'Association suisse pour la navigation intérieure, et qu'elle appuie de son influence la pétition adressée aux Chambres fédérales par M. James Valloetton, au nom de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin. Cette pétition demande la teneur suivante pour l'article visé :

« Les usines hydrauliques et autres ouvrages établis sur les cours d'eau seront construits et exploités de manière à assurer à la fois le maintien de la navigabilité, telle qu'elle était au moment de la construction, et le développement futur de la navigation. Le concessionnaire de l'usine ou de l'ouvrage hydraulique doit pourvoir, à ses frais, aux installations et à l'amenée de l'eau permettant, à dire d'expert, le passage régulier et constant des bateaux du tonnage maximal correspondant à l'état général du chenal navigable avant la construction. »

Si, par contre, la concession impose à l'usine des obligations plus étendues en faveur de la navigation, ou hors de

proportion aux ressources du propriétaire, il y aura lieu à dédommagements éventuels.

La requête est aussi modérée que justifiée, et tout amoindrissement de ces droits du public seraient un sacrifice inexcusable et plein de graves conséquences pour l'avenir de la navigation suisse. Le fait que le Dr Collet, chef du bureau hydrographique fédéral, M. Maurer, ingénieur, chef des Services industriels de Fribourg, et M. Develey, ingénieur en chef des Travaux publics du canton de Vaud, assistaient à la conférence de M. Valloetton, montre que le monde officiel s'intéresse fort au mouvement, et qu'il suffirait probablement aux techniciens suisses de prendre nettement position pour assurer au pays un enrichissement considérable, et sans sacrifices pécuniaires, de ses moyens de transport.

A. PARIS-WEITZEL, ing.-civil.

CHRONIQUE

Chemins de fer américains.

On a souvent et beaucoup écrit sur l'« arrosage » du capital des compagnies de chemins de fer des Etats-Unis — ce terme pittoresque étant synonyme de surcapitalisation.

— Quels sont les moyens ou les prétextes utilisés pour opérer cette dilution des capitaux ? En voici quelques-uns.

1. Les fondateurs des compagnies de chemins de fer, pour rendre plus attrayantes les émissions d'emprunts, distribuaient aux souscripteurs un certain nombre d'actions, à titre purement gracieux. C'est dans ce but que, par exemple, la Missouri, Kansas and Texas R.R. avait à sa disposition pour \$ 21 400 000 d'actions destinées à allécher les preneurs d'obligations.

2. Les directeurs d'une compagnie de chemin de fer chargeaient quelques personnages à leur dévotion de constituer une société spéciale à qui étaient confiés la construction et l'équipement de la ligne. Et, comme rémunération de ses prestations, la Société recevait des actions et des obligations de la Compagnie dont le montant dépassait souvent de beaucoup ce qui eût été admis ailleurs comme un bénéfice normal. Une fois en possession de ces titres, les directeurs de la Société de construction, qui étaient parfois les mêmes que ceux de la Compagnie, s'ingéniaient à en tirer le gain maximum, au moyen de toutes sortes de manipulations. Exemple : le Directeur de la South Pennsylvania R.R. fonde une Construction company dont il confie la gestion à quelques-uns de ses employés qui lui sont tout dévoués. Les travaux sont devisés à \$ 15 000 000, la Construction Company reçoit \$ 40 000 000 en actions et obligations. Le Crédit mobilier of America, société de construction créée par l'Union Pacific, trouve moyen de réaliser les titres qui lui ont été remis par la Compagnie de chemin de fer, avec un gain de \$ 16 723 432.82 sur \$ 60 467 641.27 qu'a coûté la construction de la ligne.

3. Au début des chemins de fer, les fondateurs de compagnies se virent obligés, pour obtenir le concours de capitalistes, d'émettre des obligations et des actions à un cours notablement inférieur au pair. D'où nouvelle cause d'« arrosage du capital ». En 1900, d'après le rapport de l'Interstate Commerce Commission \$ 10 911 968 970 en valeur nominale n'avaient encore, sur le marché, qu'une valeur de \$ 8 351 103 523, soit une différence de 23 1/2 % environ.

4. Lorsqu'une société était dans l'impossibilité de servir un dividende en espèces à ses actionnaires, elle leur distribuait des actions, ce qui n'allait pas, le plus souvent, sans une augmentation injustifiée du capital-actions. Exemple : pendant 6 ans, de 1848 à 1853, la Baltimore and Ohio R.R. servit un dividende « en papier » variant de 3 à 7 %.

Ajoutons que ces pratiques ne sont plus guère utilisées aujourd'hui et que les compagnies font de louables efforts pour se débarrasser de leur « eau ». On s'en rendra compte en comparant les chiffres suivants :

En 1875, pr chaque mile de voie le mont. des titres en circul. était de	\$ 59 593
En 1885	» » » » » » » » 61 400
En 1895	» » » » » » » » 52 676
En 1905	» » » » » » » » 51 201

De 1875 à 1885, la longueur du réseau s'accroissait de 72,38 %, et le montant des titres de 77,61 %. Pour la période 1885-1895, les chiffres correspondants sont 41,45 % et 21,34 % et pour la période 1895-1905 : 20,72 % et 17,34 %.

Voici encore quelques détails assez curieux sur les Holding Companies, ces puissants instruments de concentration financière. Il existe différents types de Holding Company, mais elles ont toutes pour objet la réunion, entre les mains de quelques personnages, des pouvoirs nécessaires au « contrôle » de certaines compagnies de chemins de fer. Autrement dit, la majorité des actionnaires d'une Holding Company impose ses volontés à toutes les compagnies dont la Holding possède elle-même la majorité des titres auxquels est attaché un droit de vote. Et ces titres, la Holding se les procure par le produit de l'émission de ses propres effets. Exemple : La Rock Island Co, qui a émis pour \$ 54 000 000 d'actions privilégiées et \$ 96 000 000 d'actions ordinaires, exerce une influence prépondérante sur un système englobant 15 000 miles de voies représentant un capital de \$ 1 500 000 000. Or, seules les actions privilégiées de la Holding jouissent du droit de vote, donc la possession d'environ \$ 27 000 000 d'actions privilégiées suffit à conférer à leurs possesseurs la haute main sur cet immense réseau de 15 000 miles.

La Holding Company du type que nous venons de décrire n'est pas sous la dépendance immédiate d'une compagnie de chemin de fer et peut être comparée à un quartier général tenant sous ses ordres l'administration de nombreuses lignes. Mais il existe un autre type de Holding : c'est celui auquel a recours une compagnie de chemin de fer qui veut se rendre maîtresse de la gestion d'une autre compagnie. La première compagnie crée une Holding dont le plus souvent elle détient toutes les actions émises ou, en tout cas, la majorité de ces titres, et s'assure par là le « contrôle » de l'autre compagnie. On voit que les Holding de ce genre ne sont que des intermédiaires destinés à masquer la mainmise d'une administration de chemin de fer sur une autre administration de chemin de fer. Exemple : La Michigan Securities Co, au capital de \$ 20 000 en possession exclusive de la Cincinnati, Hamilton and Dayton Railway « contrôle » la ligne du Père Marquette dont le réseau est près de deux fois plus étendu que celui de la Cincinnati R.R.

On s'imagine sans peine les combinaisons auxquelles peuvent se prêter ces instruments de concentration pour le plus grand profit de quelques financiers qui s'en servent avec une incomparable maîtrise. Voir, à ce propos, le tableau suivant tiré d'un ouvrage remarquable : *Die Finanzierung*

*nordamerikanischer Eisenbahngesellschaften*¹, par le Dr Picard, qui donne une idée de la puissance de quelques-uns des rois des chemins de fer, en 1912.

Principaux groupes financiers et longueur des lignes sous leur dépendance.

Harriman : 33 236 miles; Morgan : 27 918 miles; Hill : 25 370 miles; Vanderbilt : 24 026 miles; Hawley : 16 508 miles; Gould : 15 935 miles; Pennsylvania : 13 187 miles; Moore : 10 627 miles; New Haven : 6 481 miles; Atchison, Topeka, Santa Fé : 10 472 miles; Chicago, Milwaukee : 9 657 miles; Seaboard Air Line : 3 084 miles; Philadelphia & Reading : 2 137 miles.

Ces 13 groupes ont donc la haute main sur 198 638 miles, soit 81,9 % de la longueur totale des chemins de fer des Etats-Unis.

Dans l'industrie électrique.

L'assemblée générale des actionnaires de l'*Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft* a eu lieu le 3 décembre courant, à Berlin. Voici le bilan de cette société au 30 juin 1913 :

	Actif.	M.	Pf.
Effets		42 910 296	50
Actions de la Banque pour entreprises électriques, Zurich		9 553 704	20
Actions Felten Guillaume A. G.		9 476 398	—
Actions A. E. G. Lahmeyerwerke A. G.		11 483 360	38
Actions Electro-Treuhand A. G.		3 266 392	68
Actions Treuhandbank f. elektr. Industrie		2 561 825	46
Centrales et chemins de fer électriques		980 919	91
Comptes-courants		197 739 960	16
Brevets		1	—
Mobilier		1	—
Hypothèques		274 000	—
Bâtiments, fabriques, installations		100 082 611	10
Marchandises		61 516 346	12
Divers		23 206 624	93
Total		463 052 441	45
	Passif.		
Capital-actions		155 000 000	—
Capital-obligations		108 956 500	—
Réserve		73 663 674	47
Amortissements		19 623 253	68
Hypothèques		3 595 725	—
Institutions patronales		12 447 990	32
Remboursement d'obligations		197 000	—
Intérêts des obligations		1 634 857	50
Comptes-courants		58 781 929	03
Divers		247 028	—
Profits et pertes : bénéfice net		28 904 483	45
Dont :			
14 % dividende sur M. 155 000 000	21 700 000	—	—
Tantième au Conseil d'administration et impôts	775 000	—	—
Amortissements divers	3 500 000	—	—
Gratifications aux employés	1 200 000	—	—
Versement au fonds de secours	1 000 000	—	—
A compte nouveau	729 483	45	—
	28 904 483	45	463 052 441 45

¹ Iena, G. Fischer, édit.

L'administration, interpellée sur la situation générale des affaires, a répondu, par l'organe de son président, que, tout en reconnaissant que les conjonctures sont moins favorables qu'il y a deux ou trois ans, elle n'a pas l'impression qu'une crise soit imminente. D'ailleurs, les périodes de marasme, témoin celle de 1901, ne sont pas toujours aussi néfastes qu'on le prétend, puisqu'elles incitent les industriels à perfectionner leur outillage et à tirer le rendement maximum de leurs installations. Au surplus, l'A. E. G. s'efforcera de stimuler à son profit l'activité des banques qui gravitent dans son orbite, notamment la *Banque pour entreprises électriques*, à Zurich, dont on escompte à Berlin les bons offices, ensuite de négociations qui seraient précisément sur le point d'aboutir.

H. D.

Résultats du concours pour le bâtiment de la Caisse nationale des assurances, à Lucerne.

- 1^{er} prix (fr. 2000) au projet de MM. *Pfister frères*, à Zurich.
 2^{me} prix (fr. 1500) » » *Joss & Klausner*, à Bâle.
 3^{me} prix ex-æquo (fr. 750) au projet de MM. *Widmer, Erlacher & Calini*, à Bâle.
 3^{me} prix ex-æquo (fr. 750) au projet de MM. *Niklaus, Hartmann & Co*, à St-Moritz.

Recommandés pour l'achat : les projets « Dominante » et « Helle-Raume »

Programme de concours pour l'étude d'un projet d'Hôtel de la Banque cantonale neuchâteloise, à Neuchâtel.

La Banque cantonale neuchâteloise ouvre un concours entre les architectes suisses pour l'étude d'un projet d'Hôtel à ériger sur la moitié ouest du terrain qui se trouve à l'est de l'Hôtel des postes, à Neuchâtel.

Les concurrents auront à fournir : a) Le plan des étages à l'échelle de 1 : 200 ; b) Les façades à l'échelle de 1 : 200 ; c) Les coupes nécessaires à l'intelligence du projet à l'échelle de 1 : 200 ; d) Une travée de la façade principale (nord) à l'échelle de 1 : 20 ; e) Deux perspectives ; f) Le plan du bâtiment projeté sur le plan de situation à l'échelle de 1 : 500.

Terme : 28 février 1914.

Le jury chargé de l'examen des projets est composé de MM. *Ed. Joos*, architecte, à Berne, président ; *Edmond Fatio*, architecte, à Genève ; *A. Laverrière*, architecte, à Lausanne ; *Ed. Petitpierre*, président de la banque ; *P. Châtelain*, directeur de la banque.

Une somme de Fr. 10 000 est mise à la disposition du jury pour primer ou acquérir au maximum cinq projets.

Les projets primés et acquis deviennent la propriété de la Banque cantonale neuchâteloise qui pourra en disposer à son gré pour l'exécution. L'auteur du projet qui recevra le premier prix aura droit à une surprime de Fr. 2000, si l'exécution des travaux ne lui est pas remise.

Programme du concours pour un Hôtel de Ville, à Soleure.

Le Conseil communal de la Ville de Soleure ouvre un concours entre architectes suisses ou domiciliés en Suisse pour un projet d'Hôtel de Ville pouvant être situé sur deux emplacements différents.

Sont demandés :

a) Au 1 : 200, les plans de tous les étages ; b) la façade principale au 1 : 100 et les autres façades au 1 : 200 ; c) les coupes nécessaires à la compréhension des projets, au 1 : 200 ; d) 3 perspectives ; e) plan de situation ; f) un métré conforme aux normes de la S. S. I. et A.

Terme : 1^{er} avril 1914.

Prix : Fr. 5000 pour l'emplacement « beim alten Gemeindhaus » ; Fr. 8000 pour l'emplacement « beim Baseltor ».

Un même concurrent ne peut obtenir qu'un prix pour chaque emplacement.

Jury : MM. *O. Bargetzi*, ingénieur, Soleure ; *F. Fissler*, ingénieur de la Ville de Zurich ; *H. Jecker*, syndic de Soleure ; *E. Joos*, architecte, Berne ; *E. Jost*, architecte, Lausanne ; *A. Reber*, ingénieur de la Ville de Soleure. Suppléants : MM. *A. Bernoulli*, architecte, Bâle ; *D^r M. Studer*, Soleure.

On peut se procurer le programme du concours, avec annexes, à la Chancellerie de la Ville de Soleure pour la somme de Fr. 20 qui sera remboursée aux architectes qui présenteront un projet.

Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Extrait du procès-verbal de la séance du Comité central, du 20 novembre 1913.

Constitution du Comité central. — Le Comité se constitue comme suit : MM. *H. Peter*, président ; *O. Pflughard*, vice-président ; *V. Wenner*, caissier ; *D^r W. Kummer*, secrétaire ; *Witmer-Karrer*, archiviste.

Office de placement. — La Commission administrative de cet office est composée de MM. *Witmer-Karrer*, architecte, président ; *Hall*, ingénieur, Zurich ; *A. Trautweiler*, ingénieur, Zurich ; *de Haller*, ingénieur, Genève ; *E.-B. Vischer*, architecte, Bâle.

Commission pour l'examen des concours. — MM. *O. Pflughard*, président ; *C. Jegher*, ingénieur, Zurich ; *Fissler*, architecte, Zurich ; *Suter*, architecte, Bâle ; *Ed. Joss*, architecte, Berne ; *Fatio*, architecte, Genève.

Honoraires des ingénieurs. — Le projet de la commission sera soumis aux sections, accompagné d'une circulaire les invitant à faire connaître au Comité central les modifications désirées jusqu'à fin décembre 1913. Les sections sont invitées spécialement à se prononcer sur le principe de l'obligation de se conformer aux tarifs.

Contrat avec la « Schweiz Bauzeitung ». Le contrat passé avec l'éditeur de ce journal sera soumis à la ratification de la prochaine assemblée des délégués.

Transitpostgebäude, Zurich. — Il est décidé d'adresser une demande aux autorités compétentes afin d'obtenir l'ouverture d'un concours public pour l'étude de ce bâtiment.

ANNUAIRE DE L'A.³ E.² I. L.

L'Annuaire pour 1914 paraîtra prochainement : cette publication n'offrant d'intérêt que si les renseignements qu'elle fournit sont exacts, le Comité adresse un pressant appel aux membres de l'Association pour qu'ils lui communiquent au plus tôt toutes les modifications, changements d'adresse, etc., dont ils auraient connaissance.