

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 41 (1915)
Heft: 22

Artikel: Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer des Etats-Unis d'amérique pendant le premier semestre 1915
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31644>

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

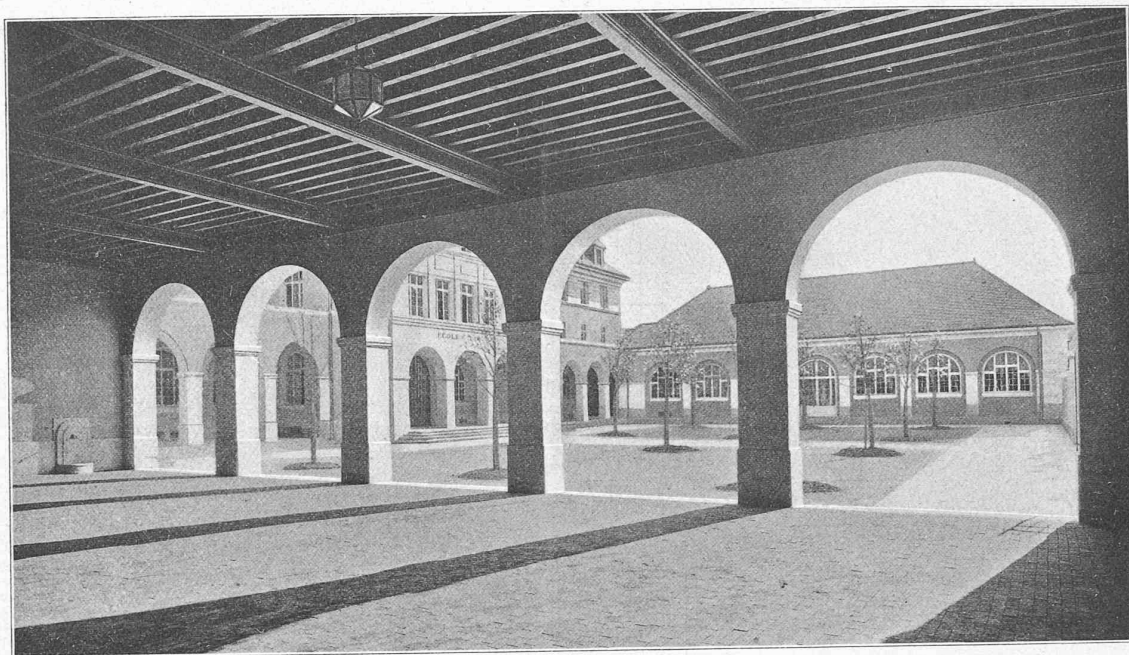
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 26.01.2026

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

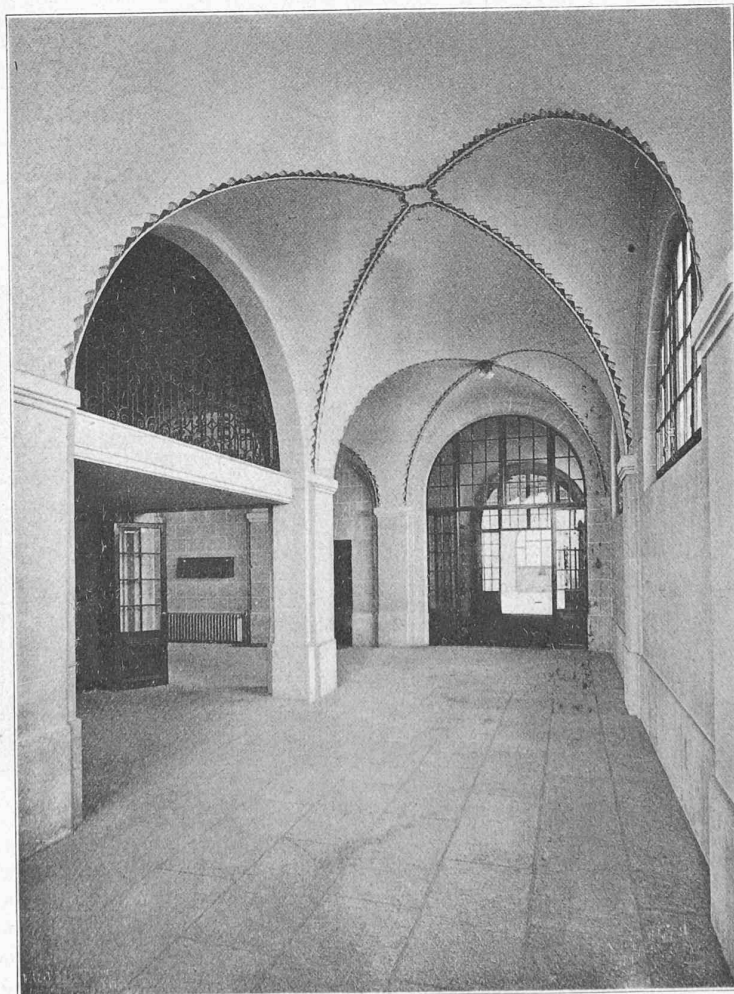


Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique pendant le premier semestre 1915.

Les graphiques qui accompagnent cet article, établis par le *Bureau of railway economics*, d'après les statistiques de l'*Interstate Commerce Commission*, traduisent ces résultats. Ils comprennent tous les chemins de fer dont les recettes d'exploitation sont supérieures à un million de dollars¹. Le premier graphique totalise: 1° les recettes d'exploitation; 2° les dépenses d'exploitation; 3° le produit net², par mille de voie, pour tout le territoire des Etats-Unis. Le deuxième

¹ C'est-à-dire le 90 % environ des Chemins de fer des Etats-Unis.

² Excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation.

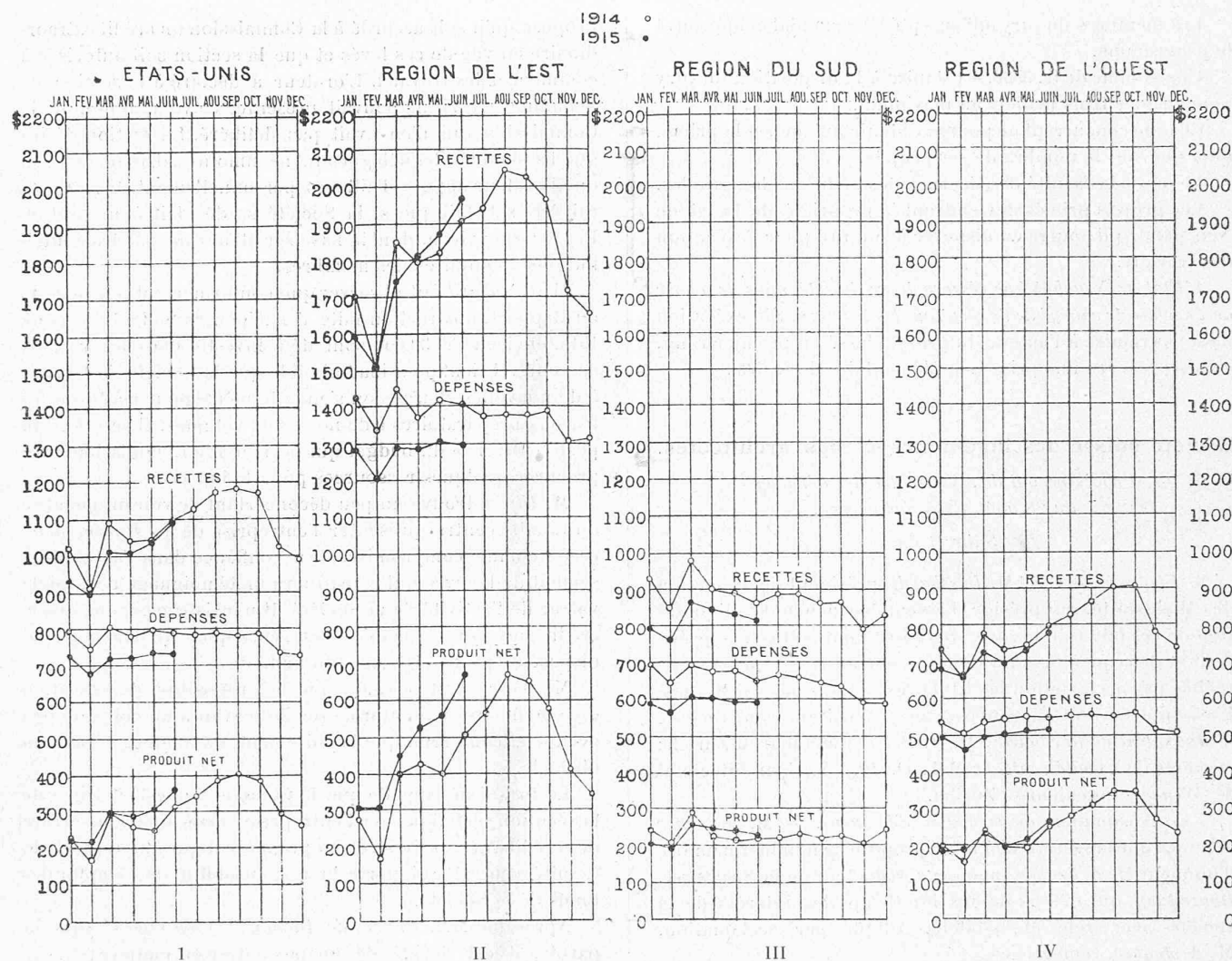


L'Ecole de St-Jean, à Genève. — Architecte. M. A. Olivet, à Genève.

graphique fournit les mêmes renseignements pour la « région de l'Est », c'est-à-dire le territoire compris entre l'Océan Atlantique, au nord du Potomac et de l'Ohio, jusqu'au lac Michigan et à une ligne que jalonnent Chicago, Peoria, St-Louis, puis le Mississippi de St-Louis à Cairo. Le troisième graphique est relatif à la « région du Sud », qui s'étend à l'Est du Mississippi et au Sud du Potomac et de l'Ohio. Enfin, le quatrième graphique se rapporte à la « région de l'Ouest », s'étendant à l'Ouest du lac Michigan et d'une ligne allant de Chicago à St-Louis par Peoria, le Mississippi, de St-Louis au Golfe du Mexique.

La longueur totale du réseau envisagé est 228500 milles.

Il ressort de ces graphiques que les recettes dans la région de l'Est ont été, pendant le premier trimestre 1915, in-



Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer des Etats-Unis par mille de voie.

férieures, et, pendant le deuxième trimestre, supérieures à celles des périodes correspondantes de l'année 1914, tandis qu'elles restent inférieures, pendant tout le semestre, pour les régions du Sud et de l'Ouest. Dans les trois régions, les dépenses du premier semestre 1915 sont inférieures à celles du premier semestre 1914. La compression des dépenses sur tout le réseau a été tellement énergique qu'elle compense et même surpasse les moins-values des recettes, ce que montre immédiatement le diagramme du produit net pour 1915, du graphique I, qui se tient constamment au-dessus de celui du produit net pour 1914, le mois de janvier excepté.

Les chemins de fer américains ont donné ainsi une preuve remarquable de leur pouvoir d'adaptation aux fluctuations économiques.

Extrait du programme de concours pour l'étude des plans d'un Hôtel de District au Locle.

En exécution du décret du Grand Conseil du 24 juillet 1911 et de l'arrêté du Conseil d'Etat du 28 juillet 1914, le Département des Travaux publics met au concours, entre les

architectes neuchâtelois ou domiciliés dans le canton de Neuchâtel, l'étude des plans d'un Hôtel de district à ériger sur un terrain situé à l'avenue du Technicum, au Locle.

Les concurrents auront à fournir :

- a) le plan des étages, à l'échelle de 1 : 100 ;
- b) le dessin des façades en élévation, à l'échelle de 1 : 100 ;
- c. les coupes nécessaires à l'intelligence du projet, à l'échelle de 1 : 100 ;
- d) une perspective ;
- e) le plan du bâtiment, reporté sur le plan de situation, à l'échelle de 1 : 500 ;
- f) un court mémoire indiquant le système de construction, les matériaux proposés et le cube effectif du bâtiment compté depuis le plancher bas du rez-de-chaussée inférieur.

Les projets devront parvenir à la préfecture du Locle pour le 31 mars 1916, au plus tard.

Le jury chargé de l'examen des projets est composé de trois membres, savoir :

MM. Eugène COLOMB, architecte, à Neuchâtel. — Edouard JOOS, architecte, à Berne. — Charles-Henri MATTHEY, architecte, intendant des bâtiments de l'Etat, à Neuchâtel.