

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 47 (1921)
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: 26.01.2026

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

A ceux de nos lecteurs qui désirent se familiariser avec ces questions de sidérurgie nous recommandons, outre le livre de M. Saemann que nous venons de résumer si imparfaitement, la brochure sur « La mise en valeur des gisements férifères suisses » (Imprimerie H. R. Sauerländer & C^{ie}, à Aarau.)

L'impérialisation des chemins de fer d'Etat allemands.

La nationalisation ou, plus précisément, l'« impérialisation » des chemins de fer allemands constitue la plus vaste opération de socialisation au profit de l'Etat qui ait été accomplie jusqu'à présent. Aussi nous a-t-il paru opportun de décrire ici quelques-unes des modalités les plus caractéristiques de cette impérialisation qui, dans sa première étape, met en jeu un capital de 40 milliards de marks.

Après de laborieuses négociations qui faillirent plusieurs fois échouer à cause, notamment, de l'intransigeance de la Bavière, l'Assemblée nationale adopta les articles 89 et 171 de la Constitution qui disposent que : « Le Reich est chargé de faire passer en sa propriété les chemins de fer (d'Etat et privés) servant au trafic général (par opposition au trafic local tel qu'il est défini par la législation prussienne) et à les administrer comme une entreprise de transports unitaire. » La Constitution ne fixe pas de délai pour la reprise par le Reich des chemins de fer privés, mais « les chemins de fer appartenant aux Etats de l'Empire seront transférés au Reich au plus tard le 1^{er} avril 1921. Si une entente au sujet de ce transfert n'intervient pas jusqu'au 1^{er} octobre 1920 le tribunal d'Empire décidera ».

En vertu de ces dispositions de la Constitution, le gouvernement du Reich entra en pourparlers avec les Etats, on dit maintenant les « Pays », possesseurs de chemins de fer, en vue du rachat amiable et anticipé de leurs réseaux. Ce désir d'impérialisation accélérée était dicté par la désorganisation du service des transports qui provoquait des récriminations nombreuses, par les réclamations du personnel impatient de nouveaux « ajustements » de salaires, enfin par l'entrée en vigueur, le 1^{er} avril 1920, du nouveau régime qui, dépouillant les Pays, au profit du Reich, de leur souveraineté fiscale les mettait dans l'impossibilité de faire face aux déficits alarmants de leurs chemins de fer. L'entente entre les intéressés fut consacrée, après des négociations difficiles, par une convention en forme de loi votée le 30 avril 1920 et promulguée le 4 mai, mais avec effet rétroactif au 1^{er} avril 1920.

En vertu de cette convention-loi —, qui, il convient de le remarquer, n'est pas un contrat de vente mais un acte, prévu par la constitution, de transfert, des Pays au Reich, de la gestion de leurs chemins de fer — toutes les entreprises de chemins de fer (principaux, secondaires, à voie normale et étroite, excepté les chemins de fer urbains saxons) appartenant aux sept pays suivants : 1, Communauté Prusse-Hesse ; 2, Bavière ; 3, Saxe ; 4, Wurtemberg ; 5, Bade ; 6, Mecklembourg ; 7, Oldenbourg, deviennent la propriété du Reich, avec leurs accessoires (usines électriques et à gaz, entrepôts, etc.), leurs stocks de matériels et matériaux, leurs exploitations auxiliaires (bacs, navigation sur le lac de Constance, ports et quais, services automobiles, silos à grains, hôtels, asiles, tourbières, etc.) ; enfin avec tous leurs droits (hypothèques et autres droits réels, etc.) et toutes leurs obligations (servitudes et dettes, etc.).

Les Pays sont indemnisés, à leur choix, soit : a) par le remboursement du « capital d'établissement » arrêté à la date du 31 mars 1920 ; b) par le versement d'une somme égale à la

moyenne arithmétique du dit capital d'établissement et du « rendement », capitalisé à 4 %, de ce capital pour les exercices 1909-1913. Les Pays ont, en outre, droit au remboursement des insuffisances de leurs exercices financiers pendant la période s'étendant du commencement de l'exercice 1914 au 31 mars 1920. Par insuffisances il faut entendre l'excédent, sur les recettes d'exploitation, des dépenses d'exploitation augmentées de la quote-part des administrations de chemins de fer aux charges de l'intérêt et de l'amortissement des dettes d'Etat.

Le calcul du « capital d'établissement » se fera sur la base des sommes attribuées à cette rubrique par les statistiques officielles, mais majorées généreusement en vue de grossir ce capital de certains postes qui ne figurent pas au compte de construction. Ce sont, entr'autres : les dépenses imputées au compte d'exploitation mais visant une augmentation ou une amélioration des installations ou du matériel ; les pertes de cours à l'émission d'emprunts, diminuées des agios ; les biens cédés gratuitement aux administrations de chemins de fer par l'Etat ou des tiers, etc. Quant au rendement capitalisé invoqué par la convention-loi il sera calculé en multipliant par 25 le produit du capital d'établissement par un coefficient arrêté pour chaque Pays. Le tableau suivant, emprunté à l'ouvrage du Dr A. Sarter (*Die Reichseisenbahnen*¹) établit une comparaison entre le rendement moyen, tel qu'il ressort des statistiques, le rendement admis pour le calcul de l'indemnité et enfin l'excédent par rapport au capital d'établissement de l'indemnité calculée sur la base de ce rendement.

PAYS	Rendement moyen, d'après les statistiques, des exercices 1909 à 1913	Rendement adopté pour l'application de la convention	Valeur du rendement capitalisé, en ‰ du capital d'établissement
	‰	‰	‰
Prusse-Hesse . .	6,65	6,16	154
Bavière	4,38	5,27	132
Saxe	4,73	4,77	119
Wurtemberg . .	3,29	3,76	94
Baden	3,81	4,51	113
Mecklembourg .	5,47	3,02	75
Oldenbourg . .	7,46	5,78	144

La Prusse-Hesse, la Bavière, la Saxe, Bade et Oldenbourg ont donc intérêt à réclamer le mode combiné^b) d'indemnisation et le Wurtemberg et le Mecklembourg, le mode a) (remboursement du capital d'établissement).

A la fin de l'exercice 1917, le capital d'établissement comptable de tous les chemins de fer d'Etat allemands était de 19 784 millions de marks. Après nivellement des différences dues au défaut d'unification des comptabilités des administrations ce capital fut arrêté à 20 625 millions et finalement à 24 430 millions ensuite de l'incorporation de divers postes. Mais ce n'est pas tout, tant s'en faut, puisque, en faisant entrer en ligne de compte la compensation des insuffisances et d'autres « retours de bâton » comme dit Courteline, car le Reich se pique, envers ses Pays d'une largesse peut-être excessive, l'indemnité se chiffrera, selon les prévisions, par 40 milliards et quelques centaines de millions de marks.

Bien entendu, cette indemnité ne sera pas versée du jour au lendemain aux preneurs. A la supposer possible, une telle opération aurait mis en péril le marché financier. Aussi a-t-on adopté l'arrangement suivant : Le Reich prend à sa charge, par imputation sur l'indemnité, les dettes flottantes des sept

¹ Schriftenreihe der Verwaltungsakademie Berlin. — Verlag von J. Bensheimer, Berlin.

Pays intéressés, à leur valeur nominale au 31 mars 1920 et à dater du 1^{er} avril suivant.

En outre, le Reich s'oblige à assumer, toujours par imputation sur l'indemnité, les dettes consolidées des dits Pays et cela, au choix de chaque Pays, soit à titre d'unique débiteur, soit à titre de débiteur principal avec le Pays en question comme caution solidaire. Contrairement à la procédure adoptée pour les dettes flottantes, la reprise des dettes consolidées n'a pas lieu sur la base de leur valeur nominale ni d'ailleurs sur celle du cours du jour ou encore du cours d'émission, mais elles sont estimées à un multiple du taux d'intérêt. Dans le dessein de favoriser les Pays qui ont adopté le mode *a*) d'indemnisation (remboursement du capital d'établissement) on leur applique un multiple, soit $22\frac{2}{9}$, moins élevé que celui de 25 affecté aux Pays qui ont opté pour le mode *b*) (moyenne arithmétique du capital d'établissement et du rendement capitalisé). On verra au tableau suivant, où les sommes sont exprimées en millions de marks,

PAYS	Indemnité prévue à payer par le Reich	Total de toutes les dettes au 31 mars 1921	Excédent de l'indemnité sur l'ensemble des dettes
Prusse	30623	26390	3679
Hesse		554	
Bavière	4050	3644	406
Saxe	2170	1634	516
Wurtemberg	1398	911	487
Bade	1613	1038	575
Mecklenbourg	223	274	— 49
Oldenbourg	213	156	57
	40296	34621	5675

NB. — Ce tableau emprunté à l'ouvrage du Dr Sartor doit être entaché de quelques erreurs, d'ailleurs peu graves, car les totaux ne sont pas par-tout égaux à la somme des nombres des colonnes correspondantes.

qu'après s'être débarrassés de l'ensemble de leurs dettes les Pays resteront, selon les prévisions, créanciers du Reich pour une somme de 5675 millions. Le remboursement de cette créance est différé, mais elle est couverte par des « bons » au taux d'intérêt de $4\frac{1}{2}\%$ pour les Pays indemnisés au moyen du mode *a*) et de 4% pour ceux qui ont choisi le mode *b*).

Telles sont, dans leurs grandes lignes, les modalités de cette formidable opération financière qui charge le Reich d'une dette dont le service des intérêts absorbera annuellement quelque 3 milliards de marks, alors que les déficits cumulés d'exploitation des chemins de fer allemands s'élevaient, à la fin du dernier exercice, à 21 milliards de marks, c'est-à-dire une somme supérieure à la valeur comptable de leur capital d'établissement.

Il est vrai que les nouveaux relèvements de tarifs, 800 à 1000 % pour les marchandises, par rapport aux tarifs d'avant-guerre, 600 à 700 % pour les voyageurs, par rapport aux tarifs valables jusqu'au 31 mars 1918, qui sont entrés en vigueur cette année réduiront le déficit d'exploitation de 15 milliards qu'il était en 1920, à 4 milliards en 1921.

D'ailleurs, il est bon de ne pas oublier, avant de porter un jugement sur cette indemnité qui semble si disproportionnée à son objet, qu'elle est, outre le dédommagement des Pays pour l'aliénation de leurs réseaux, une contre-partie à la perte de leur souveraineté fiscale.

La convention-loi et ses annexes traitent d'autres points très intéressants : situation juridique des chemins de fer impériaux, organisation de leur administration, statut du personnel, tarifs, etc., pour lesquels nous renvoyons au numéro du 6 mai 1920 de l'« *Eisenbahn-Verordnungs-Blatt* » édité par le

Reichsverkehrsministerium (Berlin). La *Revue générale des Chemins de fer* a publié une traduction de la convention-loi, mais pas des annexes, dans son numéro d'avril 1921. H. D.

Première exposition nationale d'art appliqué, à Lausanne.

Cette exposition, organisée par l'Œuvre et par le Werkbund suisse, sous les auspices du Conseil fédéral et avec l'appui financier de la Confédération, du canton de Vaud et de la ville de Lausanne, doit mettre en valeur tout ce que notre pays est capable de produire dans le domaine si vaste et si important de l'art appliqué et des industries d'art. Organisée sur les mêmes bases que les Expositions nationales de Beaux-Arts et conformément aux prescriptions de l'Ordonnance fédérale sur le développement des arts appliqués, elle est une entreprise d'utilité publique, sans aucun caractère commercial.

L'Exposition qui aura lieu du 6 mai au 25 juin 1922, comprendra les groupes suivants :

a) GROUPE GÉNÉRAL : 1. Mobilier et décoration intérieure. — 2. Peinture et sculpture décorative à destination fixe. — 3. Papier peint. — 4. Appareils d'éclairage. — 5. Fer forgé. — 6. Métaux ouvrés, dinanderie. — 7. Céramique. — 8. Verrierie. — 9. Mosaïque. — 10. Vitrail. — 11. Email. — 12. Sculpture sur bois. — 13. Tissage. — 14. Impression sur étoffe, batik. — 15. Broderie, dentelle, travaux à l'aiguille. — 16. Reliure, travaux en cuir, gainerie. — 17. Arts graphiques. — 18. Divers : jouets, petite sculpture, travaux d'art appliqué n'appartenant pas aux catégories sus-mentionnées.

b) GROUPE SPÉCIAL : 1. Horlogerie. — 2. Bijouterie. — 3. Orfèvrerie.

Le Comité d'organisation et le jury, formés par des membres de l'Œuvre, du Werkbund suisse et de la Commission fédérale des arts appliqués, représentent les principaux centres de production de la Suisse et les principales branches des arts appliqués et des industries d'art.

Le règlement de l'exposition, accompagné du bulletin d'inscription, sera envoyé gratuitement à toutes les personnes qui en feront la demande au Secrétariat général de l'Œuvre, place de la Cathédrale, 12, Lausanne.

NÉCROLOGIE

Louis Marquis.

Né à Lausanne, Louis Marquis y avait fait ses études à l'Ecole moyenne d'abord, à l'Ecole technique (Ecole d'ingénieurs) ensuite, d'où il était sorti en 1870. Il avait débuté comme ingénieur aux ateliers d'Yverdon, puis successivement travailla à Bex, aux ateliers de Reichshoffen, à la fabrique de wagons, à Berne, au chemin de fer de ceinture de Paris, au Clermont-Tulle, au chemin de fer de l'Etat français ; il fut chef de service à la construction du port de Beyrouth (Syrie) et sous-chef de section au canal de Panama. Il était ingénieur résident de l'Etat de Vaud lorsqu'en 1898, il fut élu conseiller municipal et chargé de la direction des travaux de la ville de Lausanne à la place de Georges Rouge. Louis Marquis s'était signalé à l'attention par un projet de viaduc qui traversait la place de Montbenon par une tranchée près du Palais fédéral ; cette idée originale lui avait valu une candidature radicale à la Municipalité et assuré son entrée à l'Hôtel de Ville. Mais son passage, quoique mouvementé, fut court. Le 24 mars 1901, combattu tout à la fois, officiellement, par la Municipalité et par la commission des ponts, il démissionna.

Dès lors M. Marquis ne s'occupa plus des affaires publiques.