

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 47 (1921)  
**Heft:** 8

## **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:** 30.06.2025

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

gonnets chargés ou 6 à 8 wagonnets vides ; un seul homme, — qui se trouve sur le tracteur, — assure le transport et le service de ces wagonnets. On peut immédiatement se rendre compte de l'économie de personnel réalisée, si on compare cette situation à celle des entrepôts où l'on utilise des véhicules à deux roues ou « diables » nécessitant chacun un homme. Pour des transports sur de petits parcours, le tracteur est inutile, car avec ces wagonnets à 4 roues un homme peut facilement transporter des char-

prime destinée à inciter les réseaux, ainsi que leur personnel, à développer leur trafic et à réduire leurs dépenses. Cette prime sera fonction, d'une part, de l'augmentation, rapportée à des normes, du nombre de tonnes chargées et de kilomètres parcourus et, d'autre part, du coefficient d'exploitation du réseau.

M. Maunoury, rapporteur de la Commission des finances de la Chambre des députés, a exposé, dans les termes suivants, le calcul de cette dernière fonction.

« On admet qu'une exploitation de réseau à 100 % est

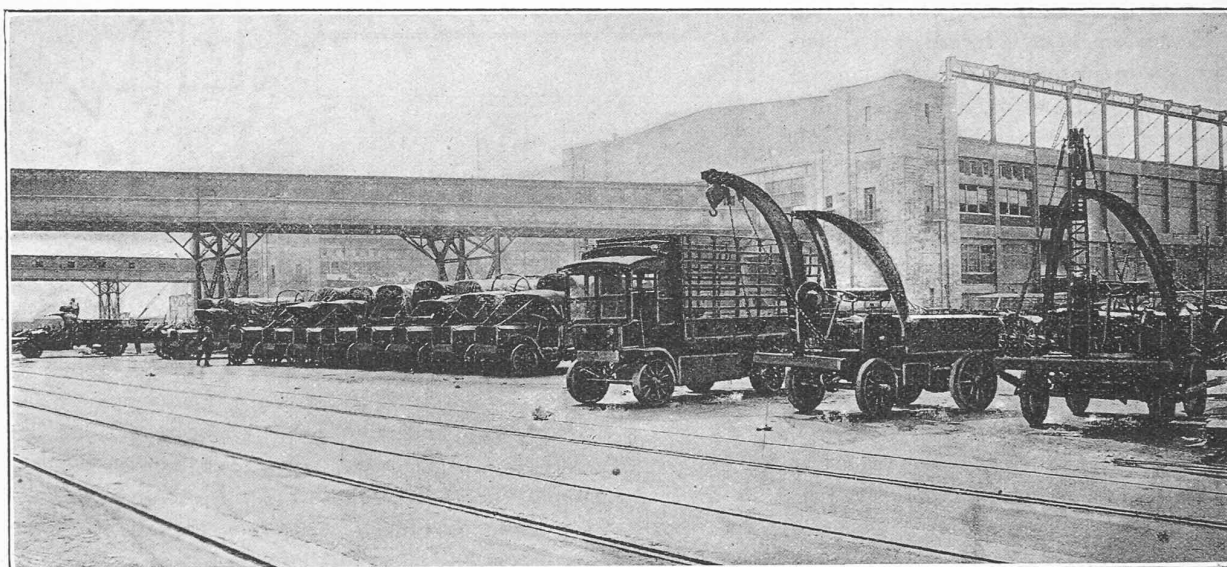


Fig. 3. — Pont reliant le quai à l'entrepôt.

ges doubles et triples de celles que l'on pourrait avoir avec des chariots à deux roues (voir fig. 2).

Toute l'installation est répartie en « voies », dont chacune est destinée à un service spécial, et sur chacune desquelles le trafic se fait toujours dans le même sens ; on évite ainsi de nombreux ennuis et inconvénients. Ce même principe ne règne pas à l'intérieur seulement d'un entrepôt mais est appliqué aux communications entre les halles de déchargement des quais et l'entrepôt A ; trois ponts relient à une certaine hauteur les quais et ces entrepôts ; d'autres ponts, ainsi que des passages souterrains, font communiquer les entrepôts A et B entre eux, de telle sorte que les tracteurs et les wagonnets ne croisent nulle part les voies de chemin de fer, pas plus dans les halles même que dans les rues ; en effet, les marchandises qui passent par exemple du premier étage des halles des quais aux divers étages des entrepôts utilisent les monte-charges des quais, les ponts ou passages souterrains, et les monte-charges des entrepôts (fig. 3). (A suivre.)

#### Le calcul de la prime allouée aux réseaux sous le nouveau régime des chemins de fer français.

On sait que le nouveau régime des chemins de fer français d'intérêt général comporte un fonds commun alimenté par les excédents de recettes des Compagnies et, en outre, une

acceptable. On augmentera de 1 % la prime pour chaque réduction de 1 % sur le coefficient. Pour les coefficients au-dessous de 90 % l'augmentation sera de 2 %. Au-dessous de 75 % la surprime atteindra 3 %.

» Prenons l'exemple d'une exploitation à 60 % ; c'est donc de  $10 + 30 + 45$ , soit de 85 % que la prime est augmentée.

» La récompense est forte, mais la punition est terrible, car on retire 4 % de la prime par centième lorsque le coefficient d'exploitation dépasse 100 %. Pour 125 %, cela fait 100 % en moins : plus de prime !

» Enfin la Commission a fait en sorte que les Compagnies ne fussent pas récompensées pour des « faits extérieurs » n'ayant rien à voir avec le plus ou moins d'économie de leur gestion, par exemple, les variations sur le prix des charbons. »

## SOCIÉTÉS

### Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

*Communication du secrétariat.*

Le parti radical-démocratique suisse s'est adressé à notre C. C. pour connaître l'avis de notre société au sujet de la création d'un conseil suisse d'économie politique (Schweiz. Wirtschaftsrat). Le C. C. a répondu que nous étions opposés à cette institution dont la formation serait difficile et l'effet utile insuffisant en comparaison de l'effort et des frais. Le C. C. demande par contre que le Conseil fédéral, les Chambres et les autres autorités s'adressent plus souvent aux professionnels reconnus pour se faire renseigner par eux en matières économiques.