

L'ORIGINE DES LOCOMOTIVES

M. E.-S. Ahvons a examiné dans la revue "Ergin-army" la question de savoir d'où proviennent les locomotives employées sur les chemins de fer européens. Il range les nations par groupe et réunit dans le premier l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Suisse et les pays scandinaves. Au sujet de ce premier groupe il écrit :

"La Suisse n'a jamais commandé de locomotives qu'en Angleterre et en Autriche dans les premières années seulement de la construction des chemins de fer, sauf une fourniture d'un moteur en 1884.

"La situation est analogue pour la Belgique qui commanda avant 1865 un certain nombre, plutôt restreint, de locomotives en Angleterre et construisit jusqu'en 1898 des types ayant le plus souvent leur caractère propre.

"Quant à l'Allemagne elle dut également recourir, au début de la construction de son réseau ferré, aux locomotives anglaises qui servirent partout, d'ailleurs, de modèles. Nos ennemis se sont libérés de la fabrication étrangère et ce n'est que dans les premières années après la guerre de 1870-71, en égard à la situation difficile de leur industrie métallurgique, qu'ils durent avoir recours à des commandes à l'étranger : 130 locomotives furent ainsi fournies par l'Autriche et l'Angleterre. Si dans ces dernières années des locomotives étrangères ont été mises en service sur les chemins allemands, ce n'est, paraît-il, que dans un but d'essai et de comparaison.

"Les chemins de fer suédois ont renoncé depuis 1876 à toute fourniture étrangère de locomotives ; on compte uniquement (jusqu'en 1901) un certain nombre de machines anglaises ainsi que vingt autres, à deux essieux couplés, originaires de l'Amérique. Depuis une dizaine d'années également, la Norvège ne dépend plus du tout de l'étranger."

Dans le second groupe s'inscrivent la France, l'Italie, la Hollande et la Russie :

"L'industrie française n'a pas toujours pu, dans les périodes de fortes commandes, fournir tous les moteurs nécessaires et les livraisons ont été faites par divers pays étrangers. De 1881 à 1885, par exemple, 116 locomotives furent construites en Angleterre. En même temps, l'Autriche fournit 275 moteurs et la Belgique un nombre moindre. Une situation analogue se représenta de 1898 à 1901, pendant laquelle l'Autriche parvint à livrer 50 machines, cependant que la Belgique en construisait 25 et les Etats-Unis 60, ainsi que de 1906 à 1913. Depuis dix ans, environ 470 locomotives, pour voies ferrées à écartement normal, ont été fournies par l'Allemagne ; l'Angleterre a obtenu la commande de 50 moteurs, la Belgique de 19 et les Etats-Unis de 52.

"La situation de l'Italie est analogue à celle de la France ; la capacité de production des ateliers de locomotives a néanmoins augmenté d'une manière très sensible dans ces dernières années et pourra de plus en plus suffire aux besoins du réseau ferré du pays. Depuis la reprise des chemins de fer par l'Etat, en 1905, jusqu'à la fin de 1912, 600 locomotives et 100 automotrices à vapeur ont été commandées à l'étranger. Et encore une fois, l'Allemagne vient en tête des livraisons avec 502 moteurs et 42 automotrices. Pour le sur-

plus, un autre pays ennemi, l'Autriche, enleva 45 locomotives et 25 automotrices ; la Belgique n'obtient que 12 machines et 15 automotrices, la France 9 moteurs, la Suisse 12 locomotives à crémaillères et les Etats-Unis 20 machines. Ajoutons aussi que 50 locomotives usagées, à 3 essieux, furent achetées par l'Italie, en Angleterre, au "Midland Railway."

"La Hollande est le seul pays où l'Angleterre occupe encore la place prépondérante qu'elle avait, au début de l'établissement des chemins de fer, pour la construction des locomotives."

Le troisième groupe est constitué par le Danemark, l'Espagne, le Portugal et les Etats balkaniques, y compris la Turquie :

"De 1866 à 1874, le Danemark ne fit usage que de locomotives anglaises ; l'Allemagne s'introduisit alors sur le marché et fournit actuellement tous les moteurs de chemins de fer danois.

"En Espagne, l'Allemagne est également parvenue à conquérir la première place, le chemin de fer du Nord de l'Espagne a commandé depuis 1900 environ 80 machines allemandes et plus récemment 60 locomotives encore.

"Dans les Etats balkaniques, la Roumanie possède le réseau ferré le plus important ; beaucoup de locomotives allemandes y sont en service ; 42 seulement furent construites en Italie entre 1892 et 1901."

On voit par cet exposé, fait remarquer l'"Usine" la place importante qu'occupaient nos ennemis sur le marché européen pour la construction des locomotives. Il appartiendra à l'après-guerre de les déloger des positions qui ne leur revenaient pas et de les obliger à laisser notamment le jeu de la concurrence s'établir librement et loyalement surtout.

LES AVANTAGES DE LA LIVRAISON GENERALE

Depuis quelques années, les marchands de l'Ontario semblent de plus en plus disposés à adopter un système de livraison générale. Une telle livraison possède plusieurs avantages ; son application est surtout facile dans les petites villes. Une compagnie de livraison fait la distribution des effets de tous les marchands de la ville. Elle fait de deux à quatre tournées par jour, et une supplémentaire le samedi et la veille des jours fériés. Dans la ville de Sarnia (Ontario) les camions réunissent les paquets et les portent à un édifice central, où ils sont triés ; chaque camion distributeur parcourt un quartier spécifié. Le système en vogue ressemble, en principe, à celui de la distribution des correspondances.

Un tel mode élimine les dépenses d'entretien de chevaux et de voitures pour les marchands individuels. Son application est conforme aux méthodes modernes d'économie. Un marchand a dit récemment qu'un marchand qui payerait en moyenne \$20 par semaine à la livraison générale, dépenserait le double en maintenant une livraison particulière. Le distributeur général a aussi pour autre avantage de parcourir la ville d'une manière plus satisfaisante et plus systématique. On croit, en outre, que le public en est content. Ce système porte la ménagère à donner ses commandes plus régulièrement, sachant qu'il faut un certain temps pour les préparer.