

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Band:** 14/15 (1881)  
**Heft:** 15

**Artikel:** Le percement du Simplon devant les chambres et les intérêts de la France  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-9466>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.10.2024

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

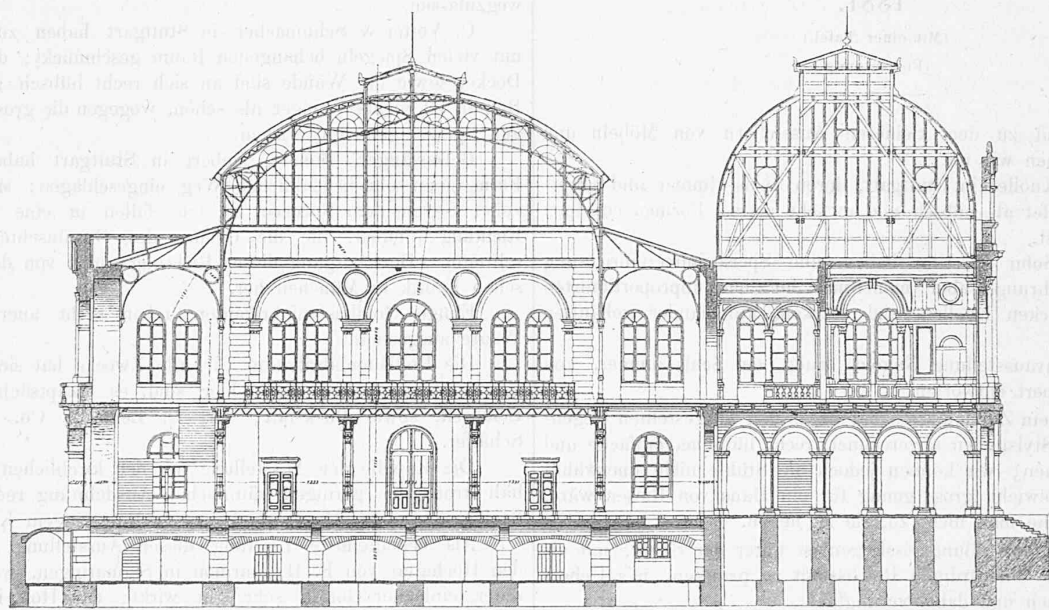
rend namentlich eines durch die ausserordentlich feine und schöne fließende Zeichnung des Ornamentes, in Goldstickerei ausgeführt, fesselt. Von Horn in Stuttgart sind einige gestickte Altardecken mit etwas unklaren Mustern in Applicationstickerei zu erwähnen.

Weltbekannt sind die Geislinger Elfenbeinschnitzer, welche hier sehr reich vertreten sind; in erster Linie stehen hier Gebr. Kautzmann in Geislingen; diese haben speciell im Figureschnitzen Schönes geleistet, wie man ihrer „Ariadne“ und „St. Georg“ ansehen kann. Das Glanzstück ihrer Ausstellung ist jedoch unseres Erachtens ein aus einem Stück geschnittener, ca. 20 cm hoher Spiegelrahmen, wunderschön in Aufbau, Zeichnung und Decoration.

nouveau le péril et indiquer les moyens de le conjurer qu'a été rédigé son récent écrit.

Dans la recherche à laquelle il procède à cet effet, M. Vauthier part de cette donnée difficilement contestable c'est que le service *transport* est soumis comme toute autre production industrielle à la loi du prix de revient. Si dans la concurrence que sont conduites à se faire des voies desservant les mêmes parcours, l'une d'elles peut, par des réductions de tarifs qui la mettent en perte ou par des exagérations de vitesse, attirer artificiellement à elle un trafic qui ne lui appartient pas normalement, cet état fictif ne peut durer qu'un temps et la force des choses finit toujours par donner l'avantage à

### Württembergische Landes-Gewerbeausstellung zu Stuttgart.



Gewerbehalle (Querschnitt).

Masstab 1 : 400 (1 cm = 4 m).

Die Firma Lenz & Sohn in Geislingen hat, wenn auch kleiner, doch recht hübsch ausgestellt; nur sind hier speciell die geschabten Lichtschirme der Form und namentlich der Idee wegen zu tadeln.

C. Schurr in Geislingen hat einen hübschen Amorettencyclus gebracht.

Alle Geislinger Fabrikanten haben jedoch auch Sachen, die absolut nicht dem Character des Elfenbeins entsprechen, wie Ketten mit ganz feinen Gliedern bei dem spröden Material (!); vollständig aufgeblühte Rosen mit durchscheinend dünn geschabten Blütenblättern, dann wieder ganze Bouquets auf Fächern oder Armspangen u. s. w.

W. G. Staudenmeyer in Ulm hat Elfenbeinschnitzereien recht anerkannter Art ausgestellt.

In dieser Linie ist auch Prof. Hölder in Rottweil mit seinen herzigen Amorettenfiguren und seine Herzensleidensgeschichte in Elfenbein zu nennen; die Gesichtsausdrücke der kleinen Schelme sind eines besonderen Ganges wohl werth.

Als ein Künstler, wenn gleich Autodidact, präsentirt sich F. Bosch in Ravensburg mit Elfenbeinintarsien schönster Zeichnung und Arbeit.

(Fortsetzung folgt.)

### Le percement du Simplon devant les Chambres et les intérêts de la France.

(Avec deux planches.)

(Suite.)

Voici longtemps que M. Vauthier se préoccupe des dangers que l'ouverture du Gothard peut faire courir aux intérêts industriels et commerciaux de la France. Il jetait un premier cri d'alarme en 1874; il n'a cessé depuis d'agiter la question, et c'est pour signaler de

celui qui fait le service: aux moindres frais s'il s'agit de marchandises; dans le moindre temps, s'il s'agit de voyageurs. Hors le cas de monopole, dit M. Vauthier, lorsque la concurrence s'exerce librement, — et il en est toujours ainsi entre les lignes de nationalité différente, — „les courants de transport obéissent à des lois aussi précises que celles qui régissent l'écoulement des eaux à la surface d'un „bassin hydrographique“. Il y a donc des bassins commerciaux naturels. Ces bassins peuvent être déformés pour un temps; mais la pratique tend sans cesse à en rétablir les limites normales, — et ces limites résultent non de l'équidistance au sens géographique du mot, mais de l'équivalence des lignes concurrentes au point de vue des frais et du temps de parcours.

Il y avait donc à trouver une formule de transformation au moyen de laquelle remplacer les distances réelles mesurées sur les rails par des distances *virtuelles*, seules homogènes et comparables, tenant compte, pour chaque ligne, des circonstances de nature à en augmenter les frais d'exploitation et la durée de parcours.

En se servant des résultats numériques qu'il avait admis en 1874 et qu'il a maintenus depuis, M. Vauthier avait établi que, si la France ne disposait, dans ses relations avec l'Italie, que du Mont Cenis pour faire concurrence au Gothard, la ligne séparative des bassins commerciaux naturels des deux passages alpins serait une ligne droite allant de Besançon à l'embouchure de la Seine.

Dans son récent travail, en serrant de plus près les données, et prenant tour à tour pour objectifs au revers des Alpes Gènes, Milan et Plaisance, M. Vauthier a légèrement modifié cette conclusion; et l'on peut voir, sur la carte n° 15 jointe à ce numéro, les limites séparatives en question déterminées, pour les trois objectifs, par des lignes pointillées qui traversent la France en écharpe.

Cette légère modification n'altère pas la conclusion première, à savoir que, le Gothard ouvert, si nul fait nouveau n'intervient, le bassin de la Seine, Paris compris, et tout le nord et l'est de la

LE PERCEMENT DU SIMPLON DEVANT LES CHAMBRES  
ET LES INTÉRÊTS DE LA FRANCE

L.L. Vauthier, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

8. Octobre. Bellage au N<sup>o</sup> 16.

Eisenbahn 1881 XV B<sup>4</sup>



**TABEAU DES ITINÉRAIRES**

N <sup>o</sup>	Indication des Itinéraires	Distances			
		En Km	En Stades	En Miles	Loges
A	Genève - Paris	474	434	297	..
B	Paris - Rome	1,261	1,161	727	..
C	Paris - Milan	1,150	1,050	659	..
D	Paris - Turin	1,040	940	604	..
E	Paris - Venise	1,150	1,050	659	..
F	Paris - Florence	1,350	1,250	807	..
G	Paris - Naples	1,550	1,450	963	..
H	Paris - Brindisi	1,750	1,650	1,073	..
I	Paris - Bari	1,850	1,750	1,143	..
J	Paris - Reggio	1,950	1,850	1,213	..
K	Paris - Catanzaro	2,050	1,950	1,283	..
L	Paris - Crotone	2,150	2,050	1,353	..
M	Paris - Reggio Calabria	2,250	2,150	1,423	..
N	Paris - Squillace	2,350	2,250	1,493	..
O	Paris - Lamezia	2,450	2,350	1,563	..
P	Paris - Crotona	2,550	2,450	1,633	..
Q	Paris - Reggio Calabria	2,650	2,550	1,703	..
R	Paris - Squillace	2,750	2,650	1,773	..
S	Paris - Crotona	2,850	2,750	1,843	..
T	Paris - Reggio Calabria	2,950	2,850	1,913	..
U	Paris - Squillace	3,050	2,950	1,983	..
V	Paris - Crotona	3,150	3,050	2,053	..
W	Paris - Reggio Calabria	3,250	3,150	2,123	..
X	Paris - Squillace	3,350	3,250	2,193	..
Y	Paris - Crotona	3,450	3,350	2,263	..
Z	Paris - Reggio Calabria	3,550	3,450	2,333	..
AA	Paris - Squillace	3,650	3,550	2,403	..
AB	Paris - Crotona	3,750	3,650	2,473	..
AC	Paris - Reggio Calabria	3,850	3,750	2,543	..
AD	Paris - Squillace	3,950	3,850	2,613	..
AE	Paris - Crotona	4,050	3,950	2,683	..
AF	Paris - Reggio Calabria	4,150	4,050	2,753	..
AG	Paris - Squillace	4,250	4,150	2,823	..
AH	Paris - Crotona	4,350	4,250	2,893	..
AI	Paris - Reggio Calabria	4,450	4,350	2,963	..
AJ	Paris - Squillace	4,550	4,450	3,033	..
AK	Paris - Crotona	4,650	4,550	3,103	..
AL	Paris - Reggio Calabria	4,750	4,650	3,173	..
AM	Paris - Squillace	4,850	4,750	3,243	..
AN	Paris - Crotona	4,950	4,850	3,313	..
AO	Paris - Reggio Calabria	5,050	4,950	3,383	..
AP	Paris - Squillace	5,150	5,050	3,453	..
AQ	Paris - Crotona	5,250	5,150	3,523	..
AR	Paris - Reggio Calabria	5,350	5,250	3,593	..
AS	Paris - Squillace	5,450	5,350	3,663	..
AT	Paris - Crotona	5,550	5,450	3,733	..
AU	Paris - Reggio Calabria	5,650	5,550	3,803	..
AV	Paris - Squillace	5,750	5,650	3,873	..
AW	Paris - Crotona	5,850	5,750	3,943	..
AX	Paris - Reggio Calabria	5,950	5,850	4,013	..
AY	Paris - Squillace	6,050	5,950	4,083	..
AZ	Paris - Crotona	6,150	6,050	4,153	..

**LEGENDE**

Les traits noirs et rouges, ainsi que les points noirs, indiquent les chemins de fer existants. Les traits bleus, verts, jaunes, oranges, et violets, indiquent les chemins de fer proposés. Les traits blancs, indiquent les chemins de fer à construire.

Les traits rouges, indiquent les chemins de fer à construire, dans le cas où l'on adopterait le percement du Simplon.

Les traits bleus, indiquent les chemins de fer à construire, dans le cas où l'on adopterait le percement des Alpes.

Les traits verts, indiquent les chemins de fer à construire, dans le cas où l'on adopterait le percement des Pyrénées.

Les traits jaunes, indiquent les chemins de fer à construire, dans le cas où l'on adopterait le percement des Apennins.

Les traits oranges, indiquent les chemins de fer à construire, dans le cas où l'on adopterait le percement des Alpes, des Pyrénées, des Apennins, et du Simplon.

Les traits violets, indiquent les chemins de fer à construire, dans le cas où l'on adopterait le percement des Alpes, des Pyrénées, des Apennins, et du Simplon, et le percement des Alpes.

Les traits blancs, indiquent les chemins de fer à construire, dans le cas où l'on adopterait le percement des Alpes, des Pyrénées, des Apennins, et du Simplon, et le percement des Alpes, des Pyrénées, et des Apennins.

Les traits noirs, indiquent les chemins de fer existants, dans le cas où l'on adopterait le percement des Alpes, des Pyrénées, des Apennins, et du Simplon.

Les points noirs, indiquent les chemins de fer existants, dans le cas où l'on adopterait le percement des Alpes, des Pyrénées, des Apennins, et du Simplon.

ÉCHELLE 1/5,000,000<sup>25</sup>



Seite / page

leer / vide /  
blank



France deviennent tributaires de ce dernier passage, pour leurs relations, — sans parler de Gènes qui a ici peu d'importance, — avec Milan, centre du marché Lombard, qui commande les voies de la Vénétie, et avec Plaisance, clef de toute l'Italie méridionale. A quoi il faut ajouter, comme circonstance plus grave encore, que tout le mouvement anglais qui emprunte les voies continentales pour se porter vers le fond de la Méditerranée, l'Orient et les Indes, au lieu de traverser la France aurait tendance à se porter en dehors de son territoire.

Quel est, se demande M. Vauthier, le moyen de conjurer le danger de ce mouvement tournant qui bloquerait la France dans ses frontières, l'isolerait du reste de l'Europe, priverait ses industries d'un important achalandage et pourrait la chasser des marchés de l'Italie? Nous croyons devoir donner à peu près in-extenso, la réponse que fait l'auteur de la brochure à la question ainsi posée:

„Ce moyen s'il existe, est unique, il ne peut consister qu'à découvrir dans la direction de la haute Italie, là où tendent les rails du Gothard, un passage plus central qui raccourcisse à la fois par rapport au St-Gothard et au Mont Cenis, la distance de Paris à Milan et à Plaisance.

„Si ce passage était trouvé, et que l'abréviation de parcours en résultant fût notable, la situation changerait complètement. La zone commerciale du nouveau passage, introduisant, comme un coin, une vallée nouvelle entre celles des deux passages existants, soustrairait une étendue plus ou moins grande de notre territoire à l'influence allemande et contribuerait à ramener aussi l'Angleterre et la Belgique dans notre giron, pour leurs communications avec la Méditerranée et l'Orient.

„Or, ce résultat, il y a longtemps qu'il est démontré que le Simplon peut l'assurer à la France.

„Tant qu'il s'est agi, pour franchir les Alpes, de tracés à fortes rampes s'élevant jusqu'au voisinage des cols, le Simplon ne présentait pas sur les passages rivaux une supériorité marquée. Mais la possibilité de percer de longs tunnels lui a donné une suprématie indiscutable.

„Apte, lorsqu'on se porte à des altitudes analogues à celles des tunnels du St-Gothard et du Mont Cenis, à des percements un peu plus courts que ces derniers, le massif du Simplon est caractérisé d'une façon toute particulière par la faible épaisseur relative de la montagne à sa base. Cette circonstance permet, sans dépasser notablement la longueur des deux grands tunnels déjà construits, de percer le massif au niveau même de la vallée du Rhône, à une altitude moindre de 500 à 600 m que celle du tunnel du Mont Cenis, et à 400 m plus bas que le tunnel du St-Gothard.

„Dans ces conditions, quoiqu'il faille encore, de la tête sud du tunnel, descendre quelques centaines de mètres pour atteindre la facile et large vallée de l'Ossola, il n'y aurait, au Simplon, qu'une distance de 38 km de plaine à plaine. En moins d'une heure, grâce à la locomotive, on laisserait derrière soi le massif des Alpes et ses gorges abruptes, tandis qu'il faut cinq heures aujourd'hui pour franchir le Mont Cenis entre Saint-Jean-de-Maurienne et Bussolino, et qu'il faudra plus de temps encore au St-Gothard pour aller d'Erstfeld, pied de la rampe nord, à Bodio, où l'on atteint, au sud, le niveau de la vallée du Tessin.

„C'est là le trait spécial au passage du Simplon; c'est là ce qui semble le destiner à devenir, un jour, la grande porte ouverte entre les régions du Nord et l'Italie; et c'est vainement qu'on essaie de tirer une objection de la faible distance qui sépare géographiquement le Simplon du St-Gothard. Cette faible distance serait plutôt au contraire un argument en faveur d'un tracé destiné à faire concurrence à la voie allemande. Mais la géographie n'a ici que peu à faire. Les altitudes relatives des tunnels, la disposition des vallées qui y conduisent, jouent dans la question un rôle autrement important que les distances mesurées sur la carte.

„Ce sont les hauteurs à franchir qui obligent, pour ne pas tomber, sinon dans des impossibilités absolues, du moins dans des frais de construction énormes, à adopter des tracés à fortes rampes et à courbes raides pour gagner les têtes des tunnels haut placés. Mais le parcours d'un kilomètre à fortes rampes ne se peut assimiler, ni comme durée ni comme frais de traction, au parcours d'un kilomètre de chemin de fer établi en plaine. Les tracés en fortes rampes entraînent des majorations considérables, et, pour comparer entre elles deux directions rivales, il ne suffit pas de mesurer le développement respectif que leurs rails représentent, il faut mettre

en rapport leurs longueurs virtuelles, calculées de façon à tenir compte de l'influence des fortes rampes que ces directions contiennent.

„C'est ainsi qu'il a été établi, depuis longtemps, que les distances *réelles*, par voies ferrées, étant entre Paris et Milan:

Par le Mont Cenis . 951 km

Par le St-Gothard . 927 „

Par le Simplon . . 850 „

les distances virtuelles deviennent:

Pour le Mont Cenis . 1086 km

Pour le St-Gothard . 1062 „

Pour le Simplon . . 965 „

ce qui, à des raccourcis en faveur du Simplon de 101 et de 77 km, en substitue qui s'élèvent, pour ce même passage, à 121 et 97 km.

„Au départ de Paris, en prenant de l'autre côté des Alpes Plaisance pour objectif, l'avantage du Simplon sur le Mont Cenis diminue un peu; il n'est plus que de 105 km au lieu de 121. Mais vis-à-vis du St-Gothard, l'avantage du Simplon augmente au contraire et devient de 108 km au lieu de 97.

„La valeur démonstrative des chiffres fondamentaux que nous venons de citer dépend de deux circonstances: des directions suivant lesquelles ont été mesurées les distances *réelles* et de la justesse des règles qui servent à passer de ces distances *réelles* aux distances *virtuelles*.

„L'un et l'autre point ne sont pas de ceux qui se débattent devant le grand public. Ce sont choses à examiner dans le cabinet entre hommes spéciaux.

„Bornons-nous à dire que les mesurages dont les résultats figurent ci-dessus ont été faits, pour chaque direction, suivant les grandes lignes ferrées appelées à les desservir, en laissant de côté des raccourcis apparents, véritables trompe-l'œil qui disparaissent lorsqu'on tient légitimement compte des majorations; et, quant à ces majorations elles-mêmes, si elles peuvent paraître faibles aux hommes spéciaux qui se sont récemment occupés de la question, cela tient à ce que nous prenons pour point de comparaison, non une ligne théorique horizontale et rectiligne, mais une ligne dont les rampes et les courbes rentrent dans la moyenne des tracés de plaine.

„Le raccourci de 108 km indiqué plus haut en faveur du Simplon sur le Gothard représente, en valeur relative, plus de 9 0/0 de la distance la plus longue, près de 13 0/0 de la plus courte, et correspond, en valeur absolue: comme temps, à une abréviation de trajet de près de trois heures; comme frais, pour la marchandise, à une économie de fr. 6.50 par tonne.

„Personne ne pensera que de pareils éléments soient à négliger.

„Ce n'est pas seulement leur temps que les voyageurs ménagent, c'est aussi l'excès de fatigue qu'ils veulent éviter. Dans les services internationaux à longs parcours, lorsque s'ouvre une voie nouvelle permettant une sensible abréviation de trajet, les trains rapides s'empressent de s'y adapter. Et, quant aux marchandises, les débats récents qui ont eu lieu sur l'obligation à imposer aux Compagnies françaises d'opérer leurs transports à petite vitesse par la voie la plus courte, montrent bien quelle est l'importance commerciale des raccourcis effectifs. Une variation de quelques francs suffit pour changer l'assiette des échanges, dévier les courants de transport, ouvrir ou fermer des marchés.

„Gagner un dixième sur un parcours comme celui de Paris à Plaisance, ce serait un résultat d'une importance extrême, fécond en conséquences économiques; et ce serait se faire une étrange illusion d'imaginer qu'avec des lignes multipliées, comme le seront les lignes de fer pénétrant au sud des Alpes, après l'ouverture du Gothard, il soit possible d'obtenir davantage.

„Cela posé, il est peu important, au point de vue national, de déterminer dans quelle mesure le raccourci dû au Simplon affecterait, quant aux communications avec Milan et Plaisance, le champ d'action du Mont Cenis; mais, en revanche, on ne saurait trop insister sur les avantages qu'aurait pour nous l'extension vers l'Est de la zone commerciale du nouveau passage.

„L'influence du Simplon de l'autre côté du Jura dépasserait les limites de la Suisse allemande et prendrait Berne et Soleure jusqu'à Herzogenbuchsee.

„Quant au territoire français, elle soustrairait à l'action du Gothard la vaste région s'étendant au nord et à l'est de Paris jusqu'à Belfort, Vesoul et Verdun. Au-dessus d'Hirson, elle pénétrerait en territoire belge, s'avancerait jusqu'à Bruxelles et viendrait

atteindre au delà de Dunkerque la côte de la mer du Nord (voir la carte n° 15).

„Là, deux ports étrangers rivalisent avec les ports français faisant face à l'Angleterre: Ostende, pour les voyageurs; Anvers, pour les marchandises. Quelle serait, *via Simplon*, la situation de Calais, surtout de Boulogne, qui possèdera bientôt un port en eaux profondes, comparativement à celle d'Ostende et d'Anvers, *via Gothard*? Voilà ce qu'il convient d'abord d'examiner.

„En tenant compte des majorations de distance à provenir des fortes rampes du Grand-Luxemburg belge, les distances virtuelles pour les lignes tendant au passage allemand sont les suivantes:

Ostende, Plaisance (*via Gothard*), 1359 km,  
Anvers-Milan „ „ 1212 „

„Pour les ports français, nous avons en distances virtuelles:

Calais-Plaisance (*via Simplon*) 1322 km  
Boulogne-Plaisance „ „ 1279 „  
Calais-Milan „ „ 1264 „  
Boulogne-Milan „ „ 1221 „

„D'où il suit que, pour les voyageurs, Calais et Boulogne l'emportent sur Ostende de distances variant de 80 à 37 km, et que, si pour les marchandises il y a perte, cette perte, au moins pour Boulogne, est extrêmement faible, puisqu'elle atteint seulement 9 km.

„On pourrait encore améliorer cette situation. La direction, la plus courte aujourd'hui, suivie par nos itinéraires passe par Reims, Blesmes, Chaumont et Gray. Ce sont des sections morcelées, qui n'ont pas été construites pour faire partie d'une même grande ligne, et que de nombreuses rectifications, peu coûteuses, abrégeraient notablement.

„Ajoutons que, dans l'état actuel des choses, par Paris, la distance pour les voyageurs serait la même, sauf le transport de gare en gare en plus, et que, pour les marchandises, l'allongement de parcours serait de dix kilomètres à peine. Dans ces conditions, même par Paris, les ports français du détroit seraient, avec le Simplon, en mesure de soutenir la lutte contre les ports belges et le Gothard. Sans doute, il ne faudrait pas, pour cela, qu'on s'en reposât uniquement sur une situation où les avantages s'équilibrent à peu près. Il faudrait que les services à destination internationale s'organisent de façon à attirer voyageurs et marchandises; mais tous ces efforts seraient vains si, aux distances que nous venons de faire ressortir, il fallait substituer celles correspondantes au Mont Cenis, qui excèdent de plus de 100 km celles données par le Simplon.

„Il n'est pas inutile, à ce propos, de faire remarquer quel poids viendra jeter dans la balance, en faveur de Calais et de Boulogne, le percement du tunnel sous la Manche, — entreprise discrète, qui marche sans bruit, mais qui avance sans cesse et que nos persévérants voisins n'abandonneront pas.

„Entre temps, ce qui paraît plus intéressant encore à constater, c'est que, grâce au Simplon, la Seine maritime deviendrait plus voisine de Milan que le bas Escaut.

„Si l'on ajoute, en effet, à la distance virtuelle de Paris à Milan . . . . . 965 km  
celle de Paris à Rouen . . . . . 136 „

Le total obtenu . 1101 km

est de 111 km inférieur à la distance virtuelle d'Anvers à Milan, *via Gothard*.

„Pour le Havre, placé 95 km plus loin, l'avance se réduirait à 16 km, mais subsisterait encore.

„Ce qui précède nous paraît suffire pour rendre bien manifeste, au point de vue de la situation transitaire, l'avantage d'une percée nouvelle des Alpes rapprochant notablement de Milan, Paris et les ports de la Manche et du détroit.

„Les avantages à recueillir de ce rapprochement par quelques-uns de nos marchés intérieurs ne sont pas d'un moindre intérêt.

„Si, dans le voisinage des lignes de partage, il y a presque équilibre entre les diverses directions rivales, les raccourcis s'accroissent au contraire lorsqu'on se rapproche de l'axe du bassin, — de ce qu'on pourrait appeler son thalweg; et, dans cette ligne centrale elle-même, à mesure qu'on s'avance vers l'objectif à atteindre, les raccourcis obtenus croissent en valeur absolue et surtout en importance relative. De là un redoublement d'activité dans les échanges entre marchés déjà en rapport. De là aussi, pour des marchés séparés par des distances commercialement infranchissables, la possi-

bilité de se mettre en relations, au grand profit des uns et des autres.

„Il y a longtemps qu'on l'a démontré: le percement du Simplon ouvrirait, de l'autre côté des Alpes, à quelques produits français, des débouchés que le Mont Cenis ne leur a pas donnés, que le Gothard ne leur donnera pas davantage. C'est ainsi que le Simplon permettra aux houilles de nos charbonnages français de la Loire d'aller remplacer les houilles anglaises dans le bassin du Pô; c'est ainsi qu'il ouvrira à nos vins de Bourgogne la route de la haute Italie, et qu'en plaçant Gray à 540 km de Milan, il rendra possible, entre nos grands marchés de céréales et ceux de la Lombardie, des rapports favorables à la stabilité des prix.

„Il ne peut être, après un pareil examen, douteux pour personne qu'une percée du Simplon ne soit avantageuse à la France. Quelle est la mesure de cet avantage? C'est ce qu'il est plus difficile de préciser rigoureusement.

„Les bénéfices à provenir, pour les régions voisines des versants français du Jura, de l'ouverture de nouveaux débouchés sont palpables, mais ne se prêtent guère à une évaluation mathématique. Et, quant aux courants de transit, il n'est pas aisé non plus de les saisir dans leurs ramifications multiples, et leurs mouvements compliqués, que tant de circonstances font varier. Seulement, ce que l'on sait, c'est que les marchandises étrangères expédiées en transit par nos frontières de terre et nos ports représentent une valeur considérable, et que, jusqu'à ce jour, cette valeur n'a cessé de croître, nonobstant quelques fluctuations momentanées. Sans doute, eu égard à leur prix élevé, — de près de 2500 fr. la tonne dans la dernière période décennale, — le poids des marchandises en transit est faible par rapport à leur valeur argent. Toutefois, le poids transporté dépasse notablement 200 000 t et, dans tous les cas, on ne saurait tenir peu de compte d'un mouvement de marchandises précieuses, dont la valeur oscille entre 600 et 700 millions de francs, et qui, pour la plupart, peuvent supporter les frais de la grande vitesse.

„Sans doute, la totalité de ce trafic n'appartiendra pas au Simplon; mais ce passage empêchera que la concurrence allemande ne nous en enlève la plus forte part. Et, si la fonction capitale du nouveau percement est de maintenir sur rails français les courants de voyageurs à destination de la Méditerranée et de l'Orient, par les ports avancés de la péninsule italienne, si son principal objet est de conserver ainsi à nos industries l'achalandage sans lequel le commerce périrait, il n'est pas moins vrai que son action, au point de vue transitaire est un appoint qui n'est pas à dédaigner.

„A l'heure où la France a pris la résolution de faire des efforts se chiffrant par milliards pour compléter son outillage de voies ferrées, le réseau de ses voies navigables, et pour augmenter les aptitudes nautiques de ses grands ports de commerce, il ne serait peut-être pas sérieux de considérer d'un point de vue étroit la question que le Simplon soulève. Quand de graves intérêts nationaux se rattachent à une nouvelle percée des Alpes, après que l'Allemagne a fait de larges sacrifices, couronnés de succès, pour avoir sa porte ouverte sur l'Italie, il ne serait peut-être pas concevable que la France refusât à une entreprise qui sauvegarde ses intérêts un concours sans lequel celles-ci serait irréalisable.“

(A suivre.)

## Miscellanea.

**Schweizerische Steinindustrie Solothurn.** — In hiesigen Steinbruch des Herrn J. Bargetzi-Borer ist zur Zeit eine sehr hübsche Arbeit in Ausführung begriffen. Herr Bargetzi-Borer hat nämlich für ein grosses Denkmal, das die niederländische Regierung im fernen Ostindien auf Sumatra errichten lässt, die Lieferung des Sockels, der mit einer majestätischen Bronzefigur gekrönt wird, übernommen. Die gesammte Höhe des Denkmals wird 17—18 m betragen.

Die geschmackvolle Arbeit des Herrn Bargetzi wird vollständig in schön polirtem, gelbem Marmor ausgeführt, der in dessen Grube sowie aus dem in der Nähe von Solothurn bei Lommiswyl gelegenen Steinbruche, welcher in gelbem Marmor reiche und schöne Ausbeute liefert und den Herren Baumeistern Fröhlicher & Glutz in Solothurn gehört, gewonnen wird.

Das kostbare Werk macht dem tüchtigen Steinhauermeister Bargetzi-Borer alle Ehre und liefert einen neuen Beweis, wie werthvoll und geschätzt der hiesige Marmor ist.

E. V.