Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 39 (1913)
Heft: 12

Artikel: Greina et Splügen
Autor: H.D.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-30127

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: 19.07.2025

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

Greina et Splügen.

Le Comité de la Greina vient de publier une nouvelle brochure sur la « Question du Chemin de fer des Alpes orientales », en réponse à la « Duplique » de M. Würmli, dont nous avons parlé dans notre nnméro du 10 avril 1913, p. 77. Les partisans du Splügen ne manqueront pas de répliquer; ceux de la Greina voudront avoir le dernier mot et ainsi de suite, de sorte que la polémique n'est pas près de finir. Le débat se resserre tout de même et tend à se concentrer sur le préjudice que chacune des deux lignes causera aux C. F. F. Partisans du Splügen et partisans de la Greina se livrent à l'envi à des prophéties qu'ils appuient par d'interminables calculs basés d'ailleurs sur des hypothèses fragiles. Et, comme il convient, chacun des adversaires croit dur comme fer à la réalisation de l'avenir qu'il souhaite. Y croit-il vraiment? Ah! pour ça, oui, car le propre de la foi est de communiquer à ceux qui la possèdent une assurance qui ne s'embarrasse guère de la logique, et les partisans de la Greina nous en fournissent un bien joli exemple : ils proclament que le Splügen sera « ruineux » pour nos chemins de fer fédéraux parce qu'il effectuera ce miracle d'amener les chemins de fer italiens et allemands à bouleverser tous leurs tarifs dans le but de détourner sur le Splügen le trafic du Gothard — tandis que rien de semblable n'est à craindre avec la Greina — et puis, de ces prémisses, ils concluent tranquillement que le Splügen ne bénéficiera pas d'un trafic plus abondant que celui de la Greina. Montaigne disait déjà que la contradiction est le propre de l'homme.....

Examinons maintenant les derniers calculs du Comité de la Greina, relatifs au préjudice que le Splügen causera aux C. F. F. En 1925, le trafic de transit à travers le Gothard auquel le Splügen pourra prétendre, est évalué, par le dit Comité, à 1 059 000[1] tonnes qui se répartissent comme suit :

1. Route Buchs-Gothard	30 000
2. Route Lindau - Romanshorn - Gothard : $\frac{10}{100}$ (1 059 000 — 30 000) = ...	102 900
3. Route Schaffhouse-Gothard (comme 2) . .	102 900
4. Route Bâle-Gothard : $\frac{80}{100}$ (1 059 000 — 30000) =	823 200
Total . . .	1 059 000

Les distances de tarifs pour ces quatre routes sont :

Par	Chiasso		Pino (frontiere)		Ensemble
	Kilometres de tarif dès 1920	Dont 90 %	Kilometres de tarif dès 1920	Dont 10 %	
1. Buchs-Gothard.	333	300	295	30	330
2. Lindau-Romanshorn-Gothard	370	333	332	33	366
3. Schaffhouse-Gothard . . .	322	290	284	28	318
4. Bâle-Gothard	346	34	308	31	342

Voici comment ce tableau est établi : Etant donné que le trafic, supposé égal à q tonnes, se répartit entre la direction de Chiasso et celle de Pino, dans la proportion de 90 % et 10 %, on a pour la ligne Buchs-Gothard, par ex. :

$$\text{Nombre de tonnes/kilomètres} = \frac{90}{100} \times q \times 333 + \frac{10}{100} \times q \times 295 = q\left(\frac{9}{10} \times 333 + \frac{1}{10} \times 295\right) = 330q.$$

	Tonnes
[1] Allemagne-Italie et vice-versa	1 158 000
Autriche-Italie » » »	30 000
Belgique-Italie » » »	113 500
Hollande-Italie » » »	2 300
Angleterre-Italie » » »	5 200
Total	1 309 000
dont à déduire la part présumée du Loetschberg	250 000
Reste	1 059 000

Le Comité de la Greina admet que le trafic arrivant à Lindau à destination du Splügen pénètrera en Suisse à raison de :

80 % par Feldkirch-Buchs ;
20 % par St. Margrethen ;
0 % par Romanshorn et Rorschach.
100 %

Ainsi le 80 % du trafic venant de Lindau ne passerait qu'à Buchs sur les rails des C. F. F. et la route Lindau-Romanshorn ou Rorschach serait complètement abandonnée. Pour justifier ces allégations, le Comité de la Greina prédit que dès l'ouverture du Splügen les Chemins de fer allemands et italiens dénonceront, pour le plus grand préjudice du Gothard, et dans le but de retenir le plus longtemps possible le trafic sur leurs rails, la convention de tarif qui les lie actuellement : en vertu de cette convention, les administrations de chemins de fer intéressées s'interdisent d'intervenir dans l'acheminement du trafic qui est laissé au bon plaisir de l'expéditeur et celui-ci réclame le plus souvent, cela va sans dire, le bénéfice, non pas de l'acheminement par la voie la plus courte, mais de l'acheminement par la voie la plus économique. A en croire le Comité de la Greina, l'ouverture du Splügen provoquera l'abandon de cet arrangement et la substitution au régime actuel d'un régime de concurrence, dont le Splügen serait l'instrument, contre le Gothard et les C. F. F.

Il est permis de douter de la réalisation de cette éventualité qui supposerait entre les chemins de fer allemands une entente qui ne paraît pas, dans les conditions actuelles, tout au moins, facile à créer. Le Comité de la Greina ne fait pas moins grand état de cette probabilité assez invraisemblable et il en tire argument pour attribuer au Splügen la part du lion dans le partage du trafic avec le Gothard, comme nous le verrons tout à l'heure. La navigation sur le Rhin, de Bâle à Constance, à laquelle les greinadistes prédisent un brillant avenir, contribuerait puissamment aussi à ce détournement de trafic.

Le trafic arrivant de Bâle et de Schaffhouse passera sur le réseau C. F. F. :

A Buchs, pour . . . . . 60 %
» St. Margrethen, pour. 20 %
» Constance, pour . . 20 %
100 %

Et les distances de tarif sont :

1. Buchs-Coire . . . . . 42 km.
2. St. Margrethen-Coire . . 80 »
3. Constance-Coire . . . . 126 »

Nous aurons donc, pour la répartition du trafic, calculée comme plus haut pour le Gothard :

	Km. de tarif
1. Buchs-Coire : *a)* pour le trafic marchandises de et pour l'Autriche.	42
» » *b)* pour le trafic marchandises de et pour l'Allemagne, etc., par Lindau : 80 % de 42 km. . .	34
» » *c)* pour le trafic marchandises de et pour l'Allemagne, etc., par	

les routes de Bâle et de Schaffhouse : 60 % de 42 km. . . 25

2. St. Margrethen-Coire : pour le trafic de et pour l'Allemagne, etc., par Lindau : 20 % de 80 km. 16

» » pour le trafic de et pour l'Allemagne, etc., par les routes de Bâle et de Schaffhouse : 20 % de 80 km. 16

3. Constance-Coire : pour le trafic de et pour l'Allemagne, etc., par Bâle et Schaffhouse : 20 % de 126 km. 25

Le préjudice, exprimé en kilomètres de tarif, que le Splügen causera au Gothard sera donc :

1. Pour le trafic autrichien-italien, via Buchs-Coire :

Km. de tarif

330 — 42 = ... 288

2. Pour le trafic allemand, etc., italien :

a) via Lindau-Romanshorn-Gothard : 366 — (34 + 16) = ... 316

b) via Schaffhouse - Gothard : 318 — (25 + 16 + 25) = ... 252

c) via Bâle-Gothard : 342 — (25 + 16 + 25) = 276

Pour évaluer le trafic que le Splügen réussira à détourner du Gothard, le Comité de la Greina se base sur le développement conjecturé de la navigation intérieure et sur l'hypothèse analysée plus haut, en vertu de laquelle les chemins de fer allemands et italiens renonçant à la convention actuelle qui laisse à l'expéditeur la liberté d'acheminer ses marchandises par la voie qui lui convient, retiendraient le trafic sur leurs rails le plus longtemps possible, au préjudice des C. F. F., mais au profit du Splügen. Et le Comité de la Greina n'hésite pas à prédire que le Splügen détournera du Gothard non seulement les 30 000 tonnes du trafic autrichien-italien, mais encore la totalité du trafic allemand-italien de la route Lindau-Romanshorn-Gothard (102 900 tonnes) et de la route Schaffhouse-Gothard (102 900 tonnes). Quant au trafic de la route Bâle-Gothard, il veut bien concéder que le Splügen n'en accaparera que le 80 %.

Cela dit, le préjudice annuel subi par les C. F. F. s'établit comme suit, pour l'année 1925 :

1. Perte sur le trafic Autriche-Italie et vice-versa, 30 000 t. × 288 km. = 8 640 000 t/km. à 4 ct.	Fr.	345 600
2. Perte sur le trafic Allemagne-Italie et vice-versa :		
a) Route-Lindau-Romanshorn-Gothard : 102 900 t. × 316 km. = 32 516 400 t/km. à 4 ct.	»	1 300 656
b) Route Schaffhouse-Gothard : 102 900 t. × 252 km. = 25 930 800 t/km. à 4 ct.	»	1 037 232
c) Route Bâle-Gothard : 80 % de 823 200 t. = 658 560 × 276 km. = 181 762 560 t/km. à 4 ct.	»	7 270 502
Total	Fr.	9 953 990
En chiffre rond . . .	»	10 000 000

Donc, un préjudice de Fr. 10 000 000 pour le seul trafic des marchandises ; il faut y ajouter les pertes sur :

a) Trafic des voyageurs, des bagages et des animaux, dans le transit allemand-italien	Fr.
b) Trafic des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises entre la Suisse et l'Italie	7 600 000

Au total donc : 10 000 000 + 7 600 000 = Fr. 17 600 000, dont il faut déduire le trafic nouveau que le Splügen créera, évalué à Fr. 700 000. Il reste donc, en fin de compte, Fr. 16 900 000.

M. Würmli avait évalué, pour l'année 1920, à Fr. 2 400 000[1] le préjudice *global* causé aux C. F. F. par le Splügen. En prenant pour coefficient d'augmentation annuelle du trafic 3,5 %, soit 17,5 % en cinq ans, on obtient, pour l'année 1925, Fr. 2 820 000 : de là à 17 000 000 il y a une marge! H. D.

Documents pratiques d'architecture.

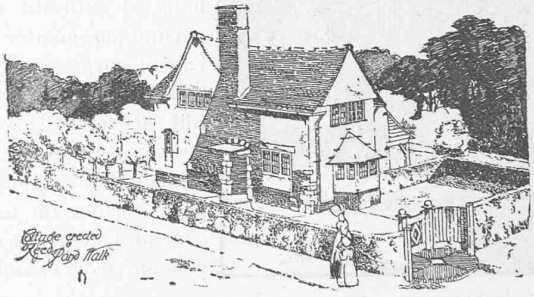
M. *Biedermann,* libraire, à Lausanne, a entrepris la publication d'une série de monographies d'architecture sur :

1. *Cent cottages et villas anglais ;*
2. *Sanatoria et Etablissements modernes ;*
3. *Les Chalets de montagne ;*
4. *Hôtels et Palaces modernes.*

La première monographie de la série : « *Cent Cottages et Villas anglais* », vient de paraître sous la forme d'un élégant volume richement illustré, dont l'adaptation française a été confiée à M. J. Verrey, architecte à Lausanne, qui s'est acquitté de sa tâche avec beaucoup de bonheur. Nos lecteurs en jugeront par les extraits que nous publions, grâce à l'obligeance de M. Biedermann, qui a bien voulu mettre plusieurs clichés à notre disposition.

Reed Pond Walk. Architecte : Cecil A. Sharp, a. r. i. b. a.

L'aspect général et l'aménagement intérieur de ce cottage ont été spécialement étudiés par l'architecte qui s'est inspiré du style Tudor. Au rez-de-chaussée, la salle à manger et le



salon peuvent se réunir avec le couloir d'entrée, de façon à former un vaste espace entièrement ouvert.

Ceci présente l'appréciable avantage de pouvoir au besoin, dans un petit cottage, créer une impression d'espace, peu en proportion avec les limites prescrites par l'exiguïté d'une pareille construction.

La grande cuisine n'est pas séparée de la laverie, ce qui ne paraît pas être un inconvénient. Le W. C. du rez-de-chaussée est isolé du garde-manger par le local à combustibles.

L'effet d'ensemble a été obtenu par une heureuse recherche de la simplicité des lignes tout en se tenant au style adopté.

Les murs, à l'exception des parties appareillées, sont enduits de couleur crème pâle. Le grand massif des cheminées est traité de façon curieuse : à partir du soubassement, en briques émaillées de couleur très foncée, presque noire, il devient, à mesure que l'on s'élève, de plus en plus clair, en passant par le brun et le jaune. Les fenêtres sont ouvrantes et bien proportionnées, les pignons recouverts de tuiles rouges, de teintes atténuées.

[1] *Bulletin technique*, 1912, p. 85, et 1913, p. 77.