

Le Chemin de fer de Turin à Marseille

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 18

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2113>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

de 130 chevaux, devant fournir une vitesse de 27 kilomètres à l'heure. Ses machines seront montées avant le lancement et, à ce moment, le bateau sera à peu près entièrement terminé. C'est au plus tard le 1er juin 1875 qu'il devra être en état de marcher.

Le dernier bateau construit par la Société est le *Winkelried*, dont la longueur est de 59.50 mètres, la force de 140 chevaux et la vitesse de marche de 29 kilomètres à l'heure. Le nouveau bateau-salon sera donc plus grand de 4.50 mètres et moins fort d'une dizaine de chevaux; il n'aura cependant avec ce premier, grâce aux perfectionnements constamment apportés par les constructeurs, MM. Escher, Wyss et Cie, qu'une différence très peu sensible de vitesse.

Deux petits bateaux seront également montés cet hiver, à Morges aussi probablement, dans une annexe du chantier actuel. Ils seront à roues, auront une longueur de 36 mètres, une largeur de 4.50 mètres, une force de 30 chevaux et une vitesse de 20 kilomètres à l'heure. Leur mise à l'eau aura lieu, avant la pose des machines, au plus tard les 31 mars et 31 mai de l'année prochaine, et six semaines après ces dates ils devront être en état de marcher. Ces deux bateaux qui porteront le nom de *Cygnés*, sont destinés à compléter les petits services et à faire une partie des services d'hiver.

On entend quelquefois émettre l'opinion que pour de tels petits bateaux l'hélice serait préférable aux roues; il n'en est rien, paraît-il; l'hélice au contraire offre divers inconvénients, entre autres celui de demander au bateau un tirant d'eau plus considérable et de rencontrer par conséquent une résistance plus grande, ce qui, pour la même vitesse, exige une plus grande dépense de force.

Outre les trois vapeurs dont nous venons de parler, le nombre des bateaux de la Société va s'augmenter encore d'un petit navire qui depuis longtemps est sa propriété, mais qui n'a pas marché depuis 1865. Il s'agit du *Rhône*, bateau d'une longueur de 41.50 mètres et d'une largeur de 4.75 mètres, qui vient d'être complètement réparé et dont la machine qui, comme celles de l'*Helvétie* et de l'*Aigle*, a été transformée en machine à haute et basse pression, lui donnera une force de 45 à 50 chevaux et une vitesse de 21 kilomètres. Il doit prendre un service dans le courant du mois prochain.

En 1875, la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman aura donc 12 bateaux en parfait état. On doit reconnaître que si ses affaires sont prospères, une partie importante de ses bénéfices est consacrée à l'amélioration de son matériel, dont la tenue ne laisse aujourd'hui que bien peu de chose à désirer, nous ne saurions pas même dire quoi. Elle contribue ainsi puissamment à attirer de nombreux étrangers sur les rives de notre lac.

Il n'existe actuellement de bateaux à vapeur faisant le service de voyageurs sur le Léman en dehors de ceux appartenant à la Société générale, que les *Mouches*, deux petits vapeurs à hélice, propriété d'une Société genevoise, faisant le service du petit lac, et le *Simplon* (autrefois l'*Aigle* Nr. 1), propriété de l'ancienne compagnie de la *Ligne d'Italie*, bateau que son grand âge paraît devoir faire condamner bientôt ou à la démolition ou à une restauration complète. Il a été reconstruit en 1842, mais sa machine date de 1837. En 1874, il n'a pas fait de service régulier. (Bull. Suisse.)

* * *

Le Chemin de fer de Turin à Marseille. En l'état actuel des voies de communication internationales, Turin et Marseille communiquent par deux voies différentes :

1^o De Turin à Lyon, par le Mont-Cenis et Culoz;

2^o De Turin à Gênes, Nice et Toulon.

Chacune de ces deux voies se présente sous la forme d'un angle énorme qui double presque la distance réelle, et rend les transports de voyageurs et de marchandises entre Turin et Marseille extrêmement coûteux.

On a cherché, de l'un et l'autre côté de la frontière, à tracer un raccourcissement.

Chez nous, la Compagnie de Paris à Lyon et la Méditerranée s'est fait concéder éventuellement le prolongement de sa ligne de Gap vers l'Italie, par Briançon; ce prolongement traverserait en tunnel le col du Mont-Genève et irait se raccorder vers Bardonnèche et Suze, au débouché du grand tunnel des Alpes, que nous appelons le tunnel du Mont-Cenis, et que les Italiens nomment le tunnel de Fréjus.

En Italie, les préférences sont pour un autre tracé, qui, se détachant de la ligne de Turin à Alexandrie, traverserait diagonalement la partie sud-ouest du Piémont, par Saluces, Dronero et le val Maira; elle pénétrerait en France à peu près

vers la vallée de Barcelonnnette, et c'est dans cette direction qu'elle se raccorderait à notre réseau méditerranéen.

La chambre de commerce de Turin, dans sa séance du 28 août, a eu à s'occuper de ce projet. Au nom de la commission spéciale, le conseiller Peyrot a fait son rapport sur la communication faite à la chambre de commerce et a donné lecture d'une lettre du consul général de France à Turin, et d'une note de M. le duc Decazes, ministre des affaires étrangères. Cette Note annonce que l'administration des travaux publics est en pourparlers avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, pour la concession à cette Compagnie de la ligne de Gap à Briançon, ligne qui perdra beaucoup de son importance, si elle n'est pas prolongée sur le territoire italien vers Bardonnèche et Turin. Le duc Decazes manifeste le désir que l'on insiste de nouveau auprès des députés de Turin pour présenter ce tracé comme méritant de l'emporter sur celui par Saluzzo et Dronero.

Le rapport présente comme étant de beaucoup plus utile pour les relations commerciales l'ouverture du nouveau passage des Alpes, conformément au projet de l'ingénieur Cora, et passant par le Val Maira, au lieu de concentrer la circulation sur une seule ligne déjà assez encombrée. On aura ainsi deux lignes, avec celle de Fréjus (ou Mont-Cenis), qui ne se nuiront pas réciproquement. Le rapporteur demande donc à la Chambre d'appuyer, auprès du gouvernement, la ligne du Val Maira; d'ailleurs, aurait-on trois voies de communication entre les deux pays, les choses n'en iraient que mieux.

La Chambre a adopté le rapport et exprimé l'assurance qu'il en sera tenu compte en haut lieu, pour peu que l'on s'intéresse au développement du commerce international.

Il y a du vrai dans les observations de la chambre de commerce de Turin. Le passage par le Mont-Genève ouvrirait un nouveau passage à travers les Alpes, mais à une trop faible distance du Mont-Cenis.

D'ailleurs, le projet par Saluces pourrait subir une importante variante, si on le reliait au passage du col de Tende, vers Nice.

Il est bien à désirer que ces diverses solutions soient examinées par les deux gouvernements, avec toute liberté et sans préoccupation stratégique ou politique.

Marseille, Nice et Turin forment trois pointes d'un triangle qui doivent, de toute nécessité, être reliées entre elles par des voies ferrées aussi courtes que le permet la configuration des lieux: l'intérêt commercial et économique doit avoir la prééminence dans la décision qui interviendra. (Conseiller.)

* * *

Midland-Eisenbahn-Reform. Das „Iron“ singt der Midland-Eisenbahn und insbesondere deren Director Allport, als einem Pionier in Eisenbahnreformen, grosses Lob. Die Midland-Eisenbahn war die erste in Europa, welche die Pullman'schen Schlafwagen auf ihren Linien circuliren liess. Sie zuerst führte mit allen Zügen, auch mit den Schnellzügen, Wagen dritter Classe. Bald folgten ihr andere nach, und welchen ungeheuren volkswirtschaftlichen Einfluss diese Neuerung hatte, das zeigen die folgenden Zahlen deutlich genug:

	Zahl der Passagiere:		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
1870:	27,004,386	66,736,823	194,891,712.
1873:	32,474,219	62,866,761	306,124,106.

Eine Zunahme von 5 Millionen in der ersten, eine Abnahme von 4 Millionen in der zweiten, eine Zunahme von 111 Millionen in der dritten Classe!

Eine weitere Neuerung will die Midland vom 1. Januar 1875 ab einführen; die zweite Wagenklasse soll aufgegeben werden. Die eben citirten Zahlen zeigen den Grund dieser Maassregel. „Der Vortheil auf den harten Kissen der engen Verschläge der zweiten Classe zu sitzen, die als Zufluchtsort aller Jener angesehen wurden, welche sich für ein bisschen besser als das „gemeine Volk“ hielten, musste immer etwas problematisch erscheinen. Von einem socialen Gesichtspunkte aus gewinnen die Passagiere nicht viel über diejenigen der verachteten „dritten“, ausser denn man halte eine kleine Beimengung des „schäbigern nobeln“ Elementes für hinreichend, um den allgemeinen Durchschnitt zu heben. Unzweifelhaft schauderte eine traurig arme, aber sehr „noble“ Person vor der Berührung mit dem „Pöbel“ zurück, und da ihr die Kosten der ersten Classe doch nicht mundeten, fand sie in der zweiten eine Zuflucht als eine Art von „gentilem“ Compromiss; aber sentimentale Betrachtungen dieser Art finden immer weniger Anklang im allgemeinen Publikum. In der Praxis ist die zweite Classe nie etwas anderes