

---

**De La Traversée Des Alpes Par Un Chemin De Fer (French Edition)**

**Flachat Eugène**

---

**Title: De La Traversée Des Alpes Par Un Chemin De Fer (French Edition)**

**Author: Flachat Eugène**

**This is an exact replica of a book. The book reprint was manually improved by a team of professionals, as opposed to automatic/OCR processes used by some companies. However, the book may still have imperfections such as missing pages, poor pictures, errant marks, etc. that were a part of the original text. We appreciate your understanding of the imperfections which can not be improved, and hope you will enjoy reading this book.**







HE3220

S6F5

v.2



DE LA  
**TRAVERSÉE DES ALPES**

PAR  
**UN CHEMIN DE FER**

---

**DÉVELOPPEMENTS**

---

---

NEUILLY. — TYP. GUIRAUDET, PLACE DE LA MAIRIE, 2.

---



N° II

DE LA

# TRAVERSÉE DES ALPES

PAR

UN CHEMIN DE FER

---

DEVELOPPEMENTS

---

ÉTUDE DU PASSAGE PAR LE SIMPLON

---

Par Eugène FLACHAT

---

NEUILLY

TYPOGRAPHIE DE GUIRAUDET

PLACE DE LA MAIRIE, 2

1860

1860-72



H. 3244

## EXPOSÉ

Cette seconde publication est le développement de la première. C'est aux points de vue technique et industriel que nous avons cru qu'il était utile d'étendre notre étude.

Nous l'avons continuée aussi dans le but d'en déterminer, par un examen local, et à l'aide du concours qui nous a été donné, les conditions d'application au passage du Simplon.

Nous n'avons pas jugé à propos de reproduire les considérations générales dans lesquelles nous étions entré. Les grands intérêts subsistent, comme avant, dans la question dont il s'agit et les difficultés techniques sont les mêmes ; la situation politique seule a changé : examinons la.

Les chemins de fer s'approchent des passages sur les Alpes suisses par les vallées du Rhin, de la Reuss et du Rhône.

Au midi, la nouvelle Italie s'apprête à les recevoir par les belles vallées qui descendent au lac de Côme et au lac Majeur (1).

(1) Les passages des Alpes suisses, praticables par des chemins de fer à ciel ouvert et à 50 millimètres d'inclinaison, sont :

Le 2 <sup>e</sup> Lukmanier, entre Dissentis et Olivone, de . . . .	36,600	mètres.
Le St-Gothard, entre Wasen et Airolo, de . . . . .	45,200	—
Le Simplon, entre Brigg et Iselle, de . . . . .	52,000	—
Le Bernardin, entre Andeer et Soazza, de . . . . .	54,000	—
Le Splügen, entre Andeer et Callivaggio, de . . . . .	56,000	—
Le 1 <sup>er</sup> Lukmanier, entre Dissentis et Olivone, de . . . .	58,400	—

Les pieds de ces passages sont situés au point où le thalweg des vallées d'accès affecte une inclinaison supérieure à 85 m/m. (Voir pages 21 et suivantes.)

Chacun de ces passages avait, naguère, de grands appuis.

Les sympathies de la France, sans être égales pour chacun, leur étaient acquises ; mais celles de l'Allemagne et de l'Autriche, celles aussi de l'Italie autrichienne et piémontaise, s'étaient divisées,

Le Piémont a fait de grands efforts pour franchir les Alpes qui le séparent de la France. Il s'était abstenu de coopérer activement aux passages suisses.

L'Autriche appuyait le Splügen.

L'Allemagne préférait le Luckmanier.

La France avait, en outre, montré sa confiance et son initiative en s'intéressant, par ses capitaux, dans toutes les entreprises de

Au nord, les chemins de fer aboutissent, aujourd'hui, par Sion, Lucerne et Coire : à 52 kilomètres du pied du col du Simplon, à Brigg ; à 70 kilomètres du pied du col du St-Gothard, à Wasen ; à 45 kilomètres du pied des cols du Splügen et du Bernardin, à Andeer ; à 60 kilomètres du pied des cols des deux Lukmanier, à Dissentis.

Au midi, du pied du Splügen à Callivaggio jusqu'à Bergame, il y a 110 kilomètres ; du pied du Bernardin à Soazza jusqu'à Sesto Calende, il y a 101 kilomètres ; du pied des deux Lukmanier à Olivone jusqu'à Sesto Calende, il y a 120 kilomètres ; du pied du Simplon à Iselle jusqu'à Arona, il y a 78 kilomètres ; du pied du St-Gothard à Airolo jusqu'à Sesto Calende, il y a 120 kilomètres.

Si on fait entrer en ligne les lacs de la Suisse et de l'Italie, et nul de ceux qui les ont parcourus ou qui ont habité sur leurs bords ne s'y refusera, tant leur navigation est susceptible de régularité, de vitesse, de confort et d'économie, les distances se réduisent au nord, pour le St-Gothard, à 25 kilomètres. Au midi, elles se réduisent, à partir du pied méridional des passages, pour le St-Gothard à 77 kilomètres ; pour le Splügen à 46 kilomètres ; pour le Bernardin, à 47 kilomètres ; pour les deux Lukmanier, à 64 kilomètres ; et pour le Simplon, à 53 kilomètres.

La situation de chacun des passages doit être considérée au double point de vue des distances à parcourir et des sommes à dépenser, dans les deux hypothèses : d'une ligne de fer non interrompue, et de la navigation par les lacs, pour rejoindre le réseau italien.

Ils se présentent, sous ces deux aspects, dans l'ordre suivant :