

Conditions d'utilisation des contenus du Conservatoire numérique

1- Le Conservatoire numérique communément appelé le Cnum constitue une base de données, produite par le Conservatoire national des arts et métiers et protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle. La conception graphique du présent site a été réalisée par Eclydre (www.eclydre.fr).

2- Les contenus accessibles sur le site du Cnum sont majoritairement des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public, provenant des collections patrimoniales imprimées du Cnam.

Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 :

- la réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur ; la mention de source doit être maintenue ([Cnum - Conservatoire numérique des Arts et Métiers - http://cnum.cnam.fr](http://cnum.cnam.fr))
- la réutilisation commerciale de ces contenus doit faire l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

3- Certains documents sont soumis à un régime de réutilisation particulier :

- les reproductions de documents protégés par le droit d'auteur, uniquement consultables dans l'enceinte de la bibliothèque centrale du Cnam. Ces reproductions ne peuvent être réutilisées, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

4- Pour obtenir la reproduction numérique d'un document du Cnum en haute définition, contacter [cnum\(at\)cnam.fr](mailto:cnum(at)cnam.fr)

5- L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment possible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

6- Les présentes conditions d'utilisation des contenus du Cnum sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE

Auteur(s)	Bourgoing, Paul-Charles-Amable de (1791-1864)
Titre	Tableau de l'état actuel et des progrès probables des chemins de fer de l'Allemagne et du continent européen, comparés avec ce qui existe et ce qui se prépare en France à cet égard ; avec une carte indiquant les réseaux de fer qui sont établis ou qui seront construits
Adresse	Paris : Carilian-Goeury : Victor Dalmont, 1842
Collation	1 vol. (XX-393 p.-1 dépl. coul.) ; 23 cm
Cote	CNAM-BIB 8 Le 73
Sujet(s)	Chemins de fer -- Allemagne -- 19e siècle
Thématique(s)	Transports
Typologie	Ouvrage
Langue	Français
Date de mise en ligne	01/10/2012
Date de génération du PDF	08/07/2020
Permalien	http://cnum.cnam.fr/redir?8LE73

TABLEAU
DE
l'Etat actuel et des Progrès probables
dès
CHEMINS DE FER
DE L'ALLEMAGNE
ET DU CONTINENT EUROPÉEN.

PARIS. — IMPRIMERIE DE BOURGOGNE ET MARTINET,
en face 140.

8° Le 73

TABLEAU
DE
L'ÉTAT ACTUEL ET DES PROGRÈS PROBABLES
DES
CHEMINS DE FER
DE L'ALLEMAGNE
ET DU CONTINENT EUROPÉEN,

COMPARÉS

AVEC CE QUI EXISTE ET CE QUI SE PRÉPARE
EN FRANCE A CET ÉGARD ;

Avec une Carte

INDIQUANT LES RÉSEAUX DE FER QUI SONT ÉTABLIS OU QUI SERONT CONSTRUITS :

PAR

Le B^{on} Paul de Bourgoing,

Pair de France,
Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Francs
près S. M. le Roi de Bavière.

..... *Jam proximus ardet*
Uealegon.
VIRG., lli. II.

PARIS.

CARILIAN-GOEURY ET V^{er} DALMONT, ÉDITEURS,
Libraires des Corps royaux des Ponts et Chaussées et des Mines,
QUAI DES AUGUSTINS, 39 ET 41.

1842.



TABLE DES MATIÈRES.

PREMIÈRE PARTIE.

APERÇU GÉNÉRAL.

CHAPITRE PREMIER.

CONSIDÉRATIONS PRÉLIMINAIRES.

Plusieurs États de l'Europe nous ont devancés dans la construction des chemins de fer; mais cette avance est peu considérable, et nous pouvons regagner le temps perdu.

CHAPITRE II.

SUITE DES CONSIDÉRATIONS PRÉLIMINAIRES.

La construction de chemins de fer est déjà considérée, par les écrivains allemands, comme le meilleur moyen de juger si le gouvernement représentatif, ses délibérations annuelles et sa centralisation, peuvent ou non résoudre les grandes questions d'intérêt positif aussi

a

promptement que sont en pouvoir de le faire, sur une étendue équivalente, les gouvernements absolus, le morcellement politique et l'esprit fédéral. 7

CHAPITRE III.

CONSIDÉRATIONS GÉOGRAPHIQUES.

Véritable appréciation des chemins de fer déjà construits en Allemagne.—Ce pays avait-il moins ou plus que la France des difficultés à vaincre sous ce rapport? — N'a-t-il pas commencé par la partie la plus facile de sa longue tâche? — Marchera-t-il avec une ardeur toujours égale dans la voie qu'il doit encore parcourir? — Atteindra-t-il à nos dépens tous les avantages qu'il espère? 16

CHAPITRE IV.

CONSIDÉRATIONS FINANCIÈRES.

De quelques raisonnements qui tendraient à nous empêcher d'arriver aussi vite que les autres nations à l'établissement des chemins de fer.—Des avantages et des inconvénients d'une centralisation financière et de la grande addition annuelle nommée budget. 25

CHAPITRE V.

MODES D'EXÉCUTION.

Quelle part l'État doit-il prendre dans ces constructions? — Quelle part doit être abandonnée à l'esprit d'entreprise? — Quelques exemples de ce que les étrangers ont fait à cet égard. 37

CHAPITRE VI.

CONSIDÉRATIONS DE STRATÉGIE DÉFENSIVE.

Des chemins de fer considérés sous le point de vue du transport des troupes et de la défense du territoire.	54
Du transport des troupes sur les chemins de fer. Extrait et traduit de la Gazette militaire de Darmstadt. — Août 1840. (Premier article.)	63
Suite du premier article.	69
Transport de l'artillerie.	79
Deuxième article.	88

CHAPITRE VII.

CONSIDÉRATIONS D'UN AUTRE ORDRE.

Considérations qui, à la rigueur, peuvent se rattacher à celles que fait naître la question des chemins de fer.	93
---	----

SECONDE PARTIE.

EXPOSÉ DESCRIPTIF.

—

CHAPITRE VIII.

RÉSEAU AUTRICHIEN.

Autriche.—Hongrie.—Pologne autrichienne et russe.— Royaume Lombardo-Vénitien.	121
Extrait succinct du Décret de l'Empereur d'Autriche relatif aux chemins de fer.	124

CHAPITRE IX.

AUTRICHE.

Chemin de fer de Budweis à Linz, avec les stations Oberndorf et Weissendorf.	129
Chemin de fer entre Prague et Pilsen.	130
Chemin de fer de Linz à Gmünden.	131
Chemin du Nord, dit de l'Empereur Ferdinand.	132
Chemin de fer de Vienne à Raab.	136
Chemin de fer de Prague à Dresde.	<i>Id.</i>
Chemin de fer de Vienne à Varsovie.	138
Chemin de fer central de Hongrie, ou de la rive gauche du Danube.	138
Chemin de fer de Presbourg à Tirnau.	<i>Id.</i>
Chemin de fer de Vienne à Trieste.	139

CHAPITRE X.

BAVIÈRE.	140
Chemin de fer, dit de Louis, de Nürenberg à Fürth.	144
Chemin de Munich à Augsbourg.	<i>Id.</i>
Chemin de fer à Hof (frontière du royaume), par Do- nauwoerth, Nürenberg et Bamberg.	146

CHAPITRE XI.

GRAND-DUCHÉ DE BADE.	147
Chemin de fer de Manheim aux frontières de la Suisse, près de Bâle.	147
Direction de toute la ligne.	148
Devis général du chemin entier.	149

DES MATIÈRES.

IX

CHAPITRE XII.

WURTEMBERG.	152
Information toute récente.	157

CHAPITRE XIII.

RÉSEAU PRUSSO-SAXON.	159
----------------------	-----

CHAPITRE XIV.

PRUSSE.

Chemin de fer de Berlin à Potsdam.	161
Chemin de fer de Berlin à Francfort-sur-l'Oder.	162
Chemin de fer dit de Berlin-Anhalt.	163
Chemin de fer de Magdebourg à Kœthen, Halle et Leipzig.	164
Chemin de fer de Düsseldorf à Elberfeld, jusqu'à Vohwinkel.	165
Chemin de fer du Rhin.	166
Chemin de fer de Breslau aux frontières de Galicie et de Cracovie.	168
Chemin de fer entre Breslau et la Haute-Silésie.	169
Chemin de fer de Breslau au Chemin Ferdinand.	170
Chemin de fer de Breslau à Dresde par Goerlitz.	<i>Id</i>

GRANDE LIGNE

Qui joindra l'Est à l'Ouest de la Prusse, en allant de Halle à Francfort-sur-le-Main, par Weimar et Gotha.	173
Chemin de fer de Halle à Cassel.	174
Chemin de fer du Rhin au Weser.	176

Chemin de fer de Francfort-sur-l'Oder à Breslau, ou de Haute-Silésie.	177
Chemin de fer de Berlin à Stettin.	178

CHAPITRE XV.

GRAND-DUCHÉ DE MECKLENBOURG-SCHWERIN. 179

CHAPITRE XVI.

ROYAUME DE SAXE.	181
Chemin de fer de Leipzig à Dresde.	182
Chemin de fer de Chemnitz à Riesa.	183
ÉTATS DE LA SAXE GRAND-DUCALE ET DUCALE.	184

CHAPITRE XVII.

VILLE LIBRE DE FRANCFORT-SUR-LE-MAIN.

Chemin du Taunus. De Francfort-sur-le-Main à Wiesbaden	187
--	-----

CHAPITRE XVIII.

HESSE ELECTORALE, HESSE GRAND-DUCALE.	191
Chemin de fer de Francfort-sur-le-Main à Cassel par la Hesse supérieure (Marbourg et Giessen).	193

CHAPITRE XIX.

ROYAUME DE HANOVRE.	194
---------------------	-----

CHAPITRE XX.

DUCHÉ DE BRUNSWICK.

Chemin de fer de Brunswick à Wolfenbüttel.	196
Chemin de fer de Brunswick à Harbourg.	197

DES MATIÈRES.	XI
Chemin de fer de Brunswick à Hambourg par Heide et Lünebourg.	197
CHAPITRE XXI.	
DANEMARK.	198
CHAPITRE XXII.	
HAMBOURG ET AUTRES VILLES ANSÉATIQUES.	
Chemin de fer de Berlin à Hambourg.	200
CHAPITRE XXIII.	
CANAL DE LOUIS ENTRE LE DANUBE ET LE RHIN (PAR LE MAIN).	203
CHAPITRE XXV.	
ROYAUME DE BELGIQUE.	210
CHAPITRE XXVI.	
ROYAUME DES PAYS-BAS.	212
CHAPITRE XXVII.	
EMPIRE DE RUSSIE.	215
CHAPITRE XXVIII.	
ITALIE ET SUISSE.	219
CHAPITRE XXIX.	
FRANCE.	
Quelques informations sur les souscriptions déjà annoncées en France.	221
Chemin de fer de Paris à Châlons par Dijon, et à Strasbourg par Mulhouse.	223

Chemin de fer de Paris à Marseille par la vallée de la Loire.	228
Chemin de fer direct de Paris à Strasbourg.	229
Chemin de fer de Marseille au Rhône.	232
Chemin de fer d'Orléans à Nantes, par Tours.	<i>Id.</i>
Chemin de fer de Versailles à Chartres.	233
Chemin de fer de Paris au Havre avec embranchement sur Dieppe.	233
Chemin de fer de Clermont à Riom.	<i>Id.</i>

TROISIÈME PARTIE.

APPENDICE.

—
CHAPITRE XXX.CONSTRUCTION, ORGANISATION, ADMINISTRATION, ETC.,
DES CHEMINS DE FER DE L'ALLEMAGNE.

Questions sur tous les points spéciaux, résolues par des réponses ou des exemples pour les diverses localités.	237
--	-----

CHAPITRE XXXI.

SOCIÉTÉS.

I. Quel est le mode de formation et de constitution des compagnies? Sont-elles, comme en Angleterre, formées par une association du pays, ou comme en France par des banquiers qui cèdent ensuite des actions?	239
II. La Société est-elle constituée avant que la concession ne soit accordée?	

En Angleterre, la société est toujours préalable, et les statuts font partie du bill de concession.	
En France, jusqu'à présent, la société n'avait été constituée qu'après la concession.	
Mais on a proposé d'établir que la société fût formée avant la loi qui accorde cet avantage.	241
III. Quelle est l'étendue des engagements des souscripteurs? Ces engagements sont-ils limités comme en France et en Prusse, ou définis comme en Angleterre?	242
IV. Accorde-t-on aux actionnaires des intérêts pendant l'exécution des travaux, c'est-à-dire avant qu'il y ait des bénéfices et des dividendes à répartir?	243
V. Les fonctions du conseil d'administration sont-elles gratuites?	244

CHAPITRE XXXII.

CAUTIONNEMENTS.

VI. 1 ^o Exige-t-on un cautionnement pour garantir, soit le commencement, soit l'achèvement des travaux?	
2 ^o Quelle est la quotité du cautionnement?	
3 ^o Se rembourse-t-il intégralement à la fin des travaux ou par portions au fur et à mesure de l'exécution?	
	245

CHAPITRE XXXIII.

CONCESSIONS.

VII. Comment s'accordent les concessions? Est-ce par une loi ou par un rescrit du prince?	
En France, les concessions se confèrent toujours par la loi; mais lorsque le chemin de fer ou un embranchement a moins de 20,000 mètres, il peut être concédé par une ordonnance royale.	246

VIII. Quelle est la durée des concessions?	247
IX. Stipule-t-on une clause de rachat au profit du gouvernement?	248
X. La Compagnie a-t-elle le monopole dans un rayon déterminé de manière qu'il ne puisse pas s'établir de chemin rival dans ce rayon?	249
XI. Outre le cautionnement stipule-t-on des garanties pour s'assurer que le chemin sera commencé et entièrement exécuté?	251
Chemin de fer de Leipzig à Dresde.	<i>Id.</i>
Dispositions ayant rapport à la durée de la concession du chemin de fer saxo-bavarois.	253
XII. Les concessions sont-elles directes ou accordées par adjudication?	259

CHAPITRE XXXIV.

X. TARIFS.

XIII. Quels sont les différents tarifs adoptés pour les voyageurs?	260
XIV. Quelles sont les bases adoptées pour la fixation des tarifs?	
Ces bases consistent-elles dans les produits présumés des chemins de fer d'après des calculs statistiques, déduction faite des dépenses; ou les règle-t-on d'après les prix actuellement existants pour le transport des voyageurs et des marchandises?	263
XV. Stipule-t-on la révision des tarifs après un certain laps de temps?	265
XVI. Existe-t-il des places de luxe pour les voyageurs, qui ne sont pas tarifées?	<i>Id.</i>

CHAPITRE XXXV.

EMBRANCHEMENTS ET LIBRE CIRCULATION.

XVII. Stipule-t-on le droit d'embranchement et le droit de libre circulation dans les actes de concessions ou dans les cahiers des charges? 267

CHAPITRE XXXVI.

CONCOURS DE L'ÉTAT.

XVIII. Les compagnies se forment-elles et marchent-elles avec leurs propres ressources; ou bien faut-il nécessairement le concours de l'Etat pour qu'elles puissent se constituer, exister et prospérer? 269

XIX. Quels sont les différents modes de concours au moyen desquels on vient au secours des compagnies? Les divers modes admis dans d'autres pays sont :

- 1^o Le prêt, en Angleterre et en France;
- 2^o La subvention, en France;
- 3^o La prise d'actions, aux États-Unis;
- 4^o La garantie d'un minimum d'intérêt, en France;
- 5^o Priviléges, tels que monopole de certains transports, le sel des salines de l'Etat, par exemple, dans quelques États d'Allemagne;
- 6^o Exemption de certaines charges, par exemple de l'impôt établi sur la circulation, de l'impôt sur la vente des propriétés cédées ou expropriées pour l'établissement de l'assiette du chemin;
- 7^o De la franchise des rails, des locomotives;
- 8^o De la donation des terrains, des bois, etc.;
- 9^o En cas de concours de l'Etat, le gouvernement intervient-il dans l'administration du chemin de quelque manière? 273

CHAPITRE XXXVII.

CONCOURS DES LOCALITÉS DES ÉTABLISSEMENTS
PUBLICS, ETC.

XX. Outre le concours de l'État, fait-on concourir les localités, c'est-à-dire les villes et les provinces auxquelles profitent les chemins de fer établis? 280

CHAPITRE XXXVIII.

TRANSPORT DES LETTRES.

XXI. Le transport des lettres est-il gratuit ou rétribué par l'État? 284

XXII. Comment se fait le service des lettres? Le triage a-t-il lieu, ainsi qu'en Angleterre et en Belgique, dans des wagons circulants? 287

CHAPITRE XXXIX.

TRANSPORT DES ARMÉES.

XXIII. Quel est le tarif pour le transport des militaires? Cite-t-on déjà en Allemagne beaucoup d'exemples de semblables transports? 288

CHAPITRE XL.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.

XXIV. Les chemins de fer transportent-ils toutes sortes de marchandises, les marchandises précieuses, les marchandises lourdes, les marchandises encombrantes? 292

CHAPITRE XLI.

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

XXV. Quel est le nombre des voyageurs qui circulaient

DES MATIÈRES.

XVII

avant l'établissement des chemins de fer ; quel est le nombre de ceux qu'ils transportent actuellement; quel développement les chemins de fer ont-ils imprimé à la circulation des hommes ?	295
XXVI. Les chemins de fer ont-ils détruit tous les moyens de concurrence , fait tomber tous les services de terre qui existaient avant eux ; en est-il résulté de graves inconvénients dont se plainte le public ?	296

CHAPITRE XLII.

POLICE , MESURES DE SURETÉ ET PASSEPORTS.

XXVII. Quels sont les principaux moyens de police exercés sur les chemins de fer pour la sûreté des voyageurs?	300
--	-----

CHAPITRE XLIII.

COMPTES-RENDUS DES COMPAGNIES.

XXVIII. Les comptes-rendus ou états de situation des compagnies ont-ils quelque publicité? Sont-ils imprimés dans quelque dépôt public ?	304
--	-----

CHAPITRE XLIV.

EXÉCUTION DES TRAVAUX.

XXIX. Comment s'exécutent les travaux des compagnies ?	306
XXX. Les armées travaillent-elles à l'exécution des chemins de fer ?	308

CHAPITRE XLV.

COUT DES CHEMINS DE FER.

XXXI. Quelle est en Allemagne la dépense en moyenne

du chemin de fer par lieue de 4 kilomètres et par mètre courant, en distinguant le prix moyen des terrains, des travaux d'art, des rails et du matériel? 309

CHAPITRE XLVI.

PENTES, COURBES ET VITESSE.

XXXII. Quels sont :

1 ^o La pente du chemin?	316
2 ^o Le développement des courbes?	317
3 ^o La vitesse moyenne?	<i>Id.</i>

CHAPITRE XLVII.

PRODUITS ET DÉPENSES.

XXXIII. Quels sont les dépenses et les revenus des chemins de fer, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, en donnant le plus de détails possibles à cet égard? 320

CHAPITRE XLVIII.

EXPROPRIATION DES TERRAINS.

XXXIV. Quelles sont les principales dispositions de l'expropriation des terrains nécessaires pour l'établissement du chemin, et spécialement quelles sont celles sur le mode de fixer la valeur de ces terrains? L'indemnité préalable a-t-elle lieu, ou la mise en possession provisoire de la Compagnie est-elle admise? 325

CHAPITRE XLIX.

AGRICULTURE.

XXXV. Les chemins de fer facilitent-ils, avec l'écou-

lement des produits, les moyens d'améliorer les terrains? Fertilisent-ils et développent-ils, soit sous le rapport de l'agriculture, soit sous ceux de l'industrie, les points intermédiaires, ou seulement les points extrêmes?	327
XXXVI. Quel est le développement que l'existence des chemins de fer a apporté à la production et au mouvement des marchandises?	329

CHAPITRE L.

CAPITAUX.

XXXVII. Les capitaux sont-ils abondants en Allemagne, et spécialement les petits capitaux arrivent-ils facilement à l'industrie des chemins de fer?	332
XXXVIII. Est-on obligé de recourir aux capitaux étrangers pour pouvoir fonder les compagnies des chemins de fer?	333
XXXIX. S'est-il présenté de nombreux exemples d'appel de fonds fait aux actionnaires primitifs?	333

CHAPITRE LI.

SYSTÈME D'ENSEMBLE.

XL. Exécute-t-on des chemins de fer dans des vues d'ensemble, soit sous les rapports de stratégie, soit sous les rapports de transit?	336
XLI. La diète de Francfort s'est-elle occupée de l'exécution des chemins de fer dans les États allemands, ou se propose-t-elle de s'en occuper?	339

CHAPITRE LII.

EXÉCUTION PAR L'ÉTAT.

XLII. Y a-t-il quelque État d'Allemagne qui ait exé-	
--	--

cuté des chemins de fer par ses ingénieurs et à ses frais ?	340
---	-----

CHAPITRE LIII.

LÉGISLATION ET RÈGLEMENTS.

Arrêtés généraux devant servir de base à tous les statuts sur les chemins de fer en Bavière.	343
--	-----

CHAPITRE LIV.

MESURES DE SURETÉ.

Précaution récemment adoptée sur les chemins de fer allemands, et qui paraît plus particulièrement devoir être citée.	349
Règlement pour le chargement des marchandises.	353
Affranchissement et délivrance des colis.	<i>Id.</i>
Police.	360

CHAPITRE LV.

Grandes lignes qui seront établies en Hongrie, et où les chevaux remplaceront la vapeur.	363
--	-----

CONCLUSION.	365
-------------	-----

POSTSCRIPTUM.

Quelques réflexions à propos du projet de loi sur les chemins de fer.	375
---	-----

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

TABLEAU
DES CHEMINS DE FER
DE L'ALLEMAGNE
ET DU CONTINENT EUROPÉEN.

CHAPITRE PREMIER.

* Considérations préliminaires.

Plusieurs États de l'Europe nous ont devancés dans la construction des chemins de fer; mais cette avance est peu considérable, et nous pouvons regagner le temps perdu.

Tout le monde est d'accord, en France, sur la nécessité de ne pas se laisser devancer par les autres nations du continent européen dans la création des grandes lignes de fer, dont la valeur, sous le rapport industriel et commercial, et même sous le point de vue politique, ne peut être con-

testée. Dans ces derniers temps nous avons vu sur plus d'un point de belles constructions se réaliser , des projets s'ébaucher ou se fixer pour l'établissement de quelques unes de nos lignes les plus urgentes , et cependant le tableau positif que je vais présenter , et qui embrasse dans son ensemble tous les travaux achevés ou commencés par les étrangers ; tous les projets arrêtés ou soumis encore à discussion ; ce tableau , dressé à la suite de l'analyse des documents authentiques , prouve évidemment qu'à cet égard l'Europe continentale , et notamment l'Allemagne , menacent de prendre sur nous une avance considérable.

Cette priorité constitue-t-elle dès à présent , pour ces pays , un très grand avantage ? Nos intérêts politiques , nos intérêts commerciaux en sont-ils sensiblement affectés dès ce moment ? Non sans doute. Quelle que soit la diligence que l'industrieuse et prévoyante Allemagne apporte dans ces constructions , elles ne présentent , à l'heure qu'il est , dans la partie livrée à la circulation , que des fractions de lignes générales , des commencements de réseaux destinés à s'étendre ,

et pouvant avoir une certaine utilité locale, mais dont l'exploitation ne s'élève point encore à l'importance qu'elle atteindra d'ici à peu d'années, sous les rapports de fusion politique et de communication commerciale.

Il y a moins d'un an, à la fin de la dernière session de nos chambres, notre lenteur, notre indécision en matière de chemins de fer pouvait alarmer nos intérêts et faire triompher des intérêts rivaux; mais, dans ces derniers temps, nous paraissons vouloir nous occuper activement de cet objet.

Nous n'avons donc pas à regretter sérieusement le temps que nous avons perdu et que d'autres ont si bien employé; ou plutôt, nous ne devons pas regretter ce temps perdu, parce que nous avons les moyens et la tardive mais ferme volonté de le réparer. Avec nos ressources, nos richesses, notre habileté technique, notre activité, avec des institutions qui, donnant à la volonté nationale une expression instantanée et impérative, peuvent par un seul vote décider les travaux d'ensemble les mieux conçus, avec de pareils moyens, la nation française, si elle le veut,

ne pourra jamais, en quoi que ce soit, rester en arrière des autres peuples.

L'Allemagne a déjà tracé, soit en réalité, soit en projets déterminés, ses lignes de fer de l'Adriatique à la mer du Nord et à la Baltique; ses bateaux à vapeur sur le Danube la mettent, dès à présent, en communication avec la mer Noire.

La France, en ce qui concerne les voies de fer qu'elle doit étendre de sa capitale vers ses frontières de l'est et du nord, aussi bien que vers les trois mers qui baignent ses rivages, la France n'aura qu'à le vouloir pour en établir l'indispensable système sur toute sa vaste étendue. Qu'elle le veuille donc, et qu'elle se hâte; car si elle tardait encore, de graves intérêts pourraient enfin se trouver compromis.

Un coup d'œil jeté sur la carte qui est jointe à ce livre suffit pour montrer l'importance des constructions qui se préparent. Dans l'Europe continentale, les lignes de fer, se liant à celles de navigation à vapeur, remplaceront avant peu d'années, et tout au moins pour le transport des voyageurs et des marchandises d'un volume res-

treint, la périlleuse et longue voie de navigation maritime. La France et l'Allemagne, les deux seuls pays de notre continent qui jouissent du double avantage d'avoir des ports de mer et des chemins traversant un territoire central, servant de passage aux nations du nord et du midi de l'Europe, aux productions des régions occidentales et orientales les plus éloignées; la France et l'Allemagne sont appelées à se partager tout ce que la mer, cet ancien agent des relations commerciales, va devoir céder aux méthodes nouvelles de transport à travers les régions méditerranées.

Il est concevable que si l'Allemagne, suivant les intentions qu'elle manifeste, était la première à sillonner son territoire de ces lignes de transport rapide, se croisant dans tous les sens, de Trieste à Hambourg, de Cologne à Francfort-sur-l'Oder, de Koenigsberg au lac de Constance, à la Suisse et à l'Italie, il est évident que si l'Allemagne parvenait à faire prendre au commerce du monde cette direction et ces habitudes, nous aurions à nous repentir de nous être ainsi laissés gagner de vitesse.

6 CHEMINS DE FER DE L'ALLEMAGNE.

Ne le souffrons donc pas, et poursuivons sans relâche la réalisation de projets dont nous reconnaissons l'importance.

CHAPITRE II.

Considérations préliminaires.

La construction de chemins de fer est déjà considérée, par les écrivains allemands, comme le meilleur moyen de juger si le gouvernement représentatif, ses délibérations annuelles et sa centralisation, peuvent ou non résoudre les grandes questions d'intérêt positif aussi promptement que sont en pouvoir de le faire, sur une étendue équivalente, les gouvernements absolus, le morcellement politique et l'esprit fédéral.

Au préjudice positif et matériel qui résulterait d'un retard, que je ne regarde de notre part que comme momentané, il faut encore ajouter l'effet moral que produirait en Europe une lenteur d'exécution qu'on ne tarderait pas à vouloir imputer à nos formes représentatives.

L'histoire du genre humain ne présente en effet aucun exemple de travaux aussi étendus, entrepris ou conçus par toutes les nations à la fois. Il faut placer l'invention des chemins de fer et de

lavapeur sur la même ligne que celle de l'imprimerie et de la poudre à canon. Le xv^e siècle vit éclore l'art sublime qui répand au loin les connaissances humaines ; il vit naître aussi une nouvelle méthode de destruction. Le domaine de la science et celui de la guerre furent étendus à cette époque ; c'est celui du commerce et de l'industrie qui recevra une grande extension de la découverte dont notre siècle se glorifie.

Jamais œuvre pareille, jamais travail aussi gigantesque et aussi utile ne furent conçus dans le but de changer bientôt complètement, dans ses applications aux besoins du corps social, l'une des lois fondamentales de la nature, le mouvement ; jamais encore l'Europe entière n'avait entrepris la tâche d'augmenter, dans une si grande proportion, la communication de peuple à peuple, l'un des principes de la civilisation et de la diffusion des lumières ; il est donc tout naturel qu'une innovation aussi importante, une œuvre d'aussi longue haleine soit considérée par l'opinion universelle comme le meilleur moyen d'établir une juste comparaison entre la puissance effective, l'action utilement efficace des deux for-

mes de gouvernement qui régissent et partagent le monde. La création plus ou moins rapide d'un système suffisant de chemins de fer est donc, disent les appréciateurs attentifs, le meilleur moyen pour décider si le plus grand pays constitutionnel de l'Europe se trouve, par le fait de ses institutions, en état d'obéir à un intérêt puissant et incontesté, en état de se donner un avantage organique et vital aussi vite et aussi sûrement que peuvent le faire les deux grandes monarchies absolues de l'Allemagne, et les pays confédérés qui suivent l'impulsion de ces puissants alliés.

Si la langue allemande était plus répandue en France, si nous lisions seulement quelques unes des feuilles publiques de nos voisins, nous saurions à quel point ils comprennent que ces créations, indépendamment de leur utilité réelle, soulèvent en outre une question d'honneur national et d'émulation: Nous saurions avec quelle ardeur, avec quelle unanimité les populations germaniques ont embrassé la pensée de couvrir de toutes parts leur pays de grandes lignes, s'embranchant sur toutes les capitales et sur les points principaux, prêtes à recevoir, avec le temps,

tous les nombreux rameaux dont telle ville de guerre, telle contrée féconde en ressources militaires, telle exploitation industrielle spéciale, tel gisement de houille, tel besoin commercial de localité, ou tel attrait de plaisir ou de simple curiosité signaleront l'utilité, soit à la sollicitude des gouvernements, soit à l'esprit de spéculation.

En pareille matière il ne s'agit que de commencer; les grandes lignes une fois construites, parcourues et pourvues de la vitalité que donne toute exploitation lucrative, produiront de toutes parts de nombreuses ramifications qui à leur tour amèneront des voyageurs sur les lignes principales, et en augmenteront le revenu. Celui des deux pays qui aura le premier réalisé ses grandes lignes verra donc augmenter, dans une proportion considérable, les profits divers que doit produire ce mouvement accéléré, et c'est aux dépens du pays resté en arrière que s'établiront les avantages de celui qui l'aura devancé; car les traités de commerce se concluront, les habitudes d'importation et de transit seront prises, la plupart des avantages, en un mot, qui doivent résulter d'un nouvel or-

dre de choses, appartiendront à celui qui, le premier, saura se mettre en mesure d'en profiter.

Il est évident que si, d'ici à cinq années, par exemple, l'Allemagne persévérait (et elle persévétera certainement) dans la construction de ses grandes lignes et de leurs ramifications; si, de son côté, ce qui heureusement est moins probable, la France continuait à ne s'occuper que faiblement de ces sortes de travaux, il est évident qu'une fâcheuse comparaison serait faite par tous les juges réfléchis. Dans cette supposition d'activité prévoyante, de persévérance infatigable d'une part, de lenteur et d'hésitation de l'autre; dans cette supposition, qui nous est tellement défavorable que je ne saurais l'admettre un seul instant, l'Allemagne dirait que les questions les plus importantes sont soumises pendant une semaine aux délibérations de nos assemblées législatives, et que, si elles ne sont point résolues pendant ces huit jours, elles sont plongées dans l'oubli jusqu'à la session prochaine. L'Allemagne dirait que nos institutions, dont nous sommes si fiers, et nous en sommes fiers à juste titre, retardent ainsi souvent ce qu'elles devraient accé-

lérer. Elle dirait que notre centralisation, qui porte tout à Paris, l'administration qui conçoit et propose, les assemblées qui discutent, votent ou ajournent, les corps savants qui règlent les détails d'exécution, une Bourse unique ou du moins à peu près souveraine qui décide pour toute la France la valeur des actions émises; que cette centralisation doit avoir, notamment en matière de chemins de fer, le désavantage sur les formes gouvernementales et administratives de l'Allemagne. Les trente-sept souverainetés indépendantes l'une de l'autre, mais concourant au même but par voie de négociation, peuvent chaque jour, en effet, à toutes les époques de l'année, décider ces utiles travaux sur un grand nombre de points à la fois.

Voilà ce que dirait l'Allemagne, autorisée par la comparaison de faits incontestables! Voilà ce qu'elle dirait si, dans les cinq années qui vont suivre, la construction des routes de fer continuait à marcher rapidement chez nos voisins et aussi lentement dans notre patrie! Voilà ce que dirait l'Allemagne, ou plutôt voilà ce qu'elle dit dès à présent dans ses mille journaux.

Oui, l'étranger triomphe déjà hautement de l'avance qu'il croit avoir prise sur nous. Il se presse trop, sans doute, de se réjouir d'un avantage que nous ne lui laisserons pas. J'examinerai, dans un chapitre à part, combien est fondée la conclusion que les écrivains de l'Allemagne veulent tirer de la comparaison qu'ils établissent entre l'état actuel de la question des chemins de fer dans les deux pays respectifs.

L'Allemagne a beau se hâter, il lui faut cinq ans avant de donner à ses lignes principales une importance réelle. Elle a employé mieux que nous, sans doute, les trois années qui viennent de s'écouler; mais il nous suffira de savoir qu'on veut nous devancer, nous enlever les avantages politiques et commerciaux qui doivent naître de ces constructions; il nous suffira de connaître les efforts chaque jour redoublés de nos voisins, et les succès qu'ils ont déjà obtenus, pour que nous usions à notre tour de toutes nos ressources. Il faut de toute nécessité que nos chambres, dès les prochaines sessions, prennent de grandes décisions; que les sociétés d'actionnaires se forment sur plusieurs points de la France; que l'esprit

d'entreprise ne se borne plus à attendre de Paris son unique impulsion. Nos grandes villes, plus populeuses et plus riches que bien des capitales allemandes, ne se laisseront plus devancer comme elles l'ont fait jusqu'ici, même par les villes d'Allemagne qui ne sont pas des résidences de souverains. Il ne sera pas dit que Breslau, Olmütz, les deux Francfort, Augsbourg et Nurenberg, qui tous ont fait des entreprises par actions, l'emportent sur Marseille, sur Lyon, sur d'autres grandes cités que l'industrie a enrichies et doit avoir instruites dans l'appréciation du moment favorable pour chaque spéculation.

L'exemple donné par Strasbourg et Mulhouse et tant d'autres villes sera suivi; les villes comprendront que le Trésor ne saurait tout faire à lui seul, et que les ressources locales doivent contribuer à ces entreprises d'un intérêt si général.

Il ne sera pas dit que les villes commerçantes ou manufacturières de l'Allemagne surpassent en prévoyance nos villes maritimes si actives, nos villes de fabrique si ingénieuses dans leurs brillantes créations, et qui toutes doivent avoir appris, par une longue expérience de succès, peut-

être aussi par les enseignements que les revers et les faux calculs laissent après eux, qu'il faut savoir faire à temps une dépense même considérable, et que l'esprit étroit d'hésitation, la timidité qui permet aux rivaux de prendre l'avance, sont aussi des causes de dommage et de perte, des sources de regrets amers et superflus.

CHAPITRE III.

Considérations géographiques.

Véritable appréciation des chemins de fer déjà construits en Allemagne.—Ce pays avait-il moins ou plus que la France des difficultés à vaincre sous ce rapport?—N'a-t-il pas commencé par la partie la plus facile de sa longue tâche? — Marchera-t-il avec une ardeur toujours égale dans la voie qu'il doit encore parcourir? — Atteindra-t-il à nos dépens tous les avantages qu'il espère?

Ayant eu, dans le présent ouvrage surtout, pour but de rechercher la vérité sur une question aussi importante, je répondrai à ces questions diverses sans aucune intention d'exalter ni de rabaisser ce qu'ont fait nos voisins, sans aucune intention d'exciter notre émulation, ou d'excuser notre lenteur par une comparaison exagérée dans un sens ou dans l'autre.

Pour qui a examiné la géographie et la topographie de l'Allemagne et celle de la France, pour

quiconque a étudié avec soin ce que la nomenclature moderne appelle une carte orographique , ou spécialement affectée à la configuration des montagnes, il est évident que les contrées germaniques et belges sur lesquelles des chemins de fer ont été établis jusqu'ici, sont, en somme , moins accidentées que le territoire de notre France. Tout le nord de l'Allemagne , toute la monarchie prussienne , à l'exception des contrées qui se rapprochent du Rhin, sont des pays de plaine. Cette configuration avantageuse à l'établissement de chemins de fer n'a été , en Europe, accordée par la nature qu'à la partie de notre continent qui , terminée au nord par la Manche , la mer du Nord et la Baltique , s'étend au midi dans une largeur toujours croissante à mesure qu'on regarde vers le nord-est. La France ne possède qu'une très petite partie , que l'extrême pointe de cet immense triangle de plaines (*voyez la carte*), qui , commençant entre les Ardennes et le Pas-de-Calais , prend d'abord toute la largeur de la Belgique , puis celle de la Hollande et d'une partie de la Prusse rhénane ; cette langue de terre presque triangulaire s'étend ensuite en largeur de la pointe de la Chersonèse

Cimbrique (le Jutland) à la Bohême , et se réunit par les contrées sablonneuses de la vieille Prusse et de la Pologne aux immenses plaines de la Russie. Les steppes de cet empire sont coupés seulement par quelques uns de ces ravins , de ces lits de rivières desséchées , ou de grands déchirements particuliers à cette contrée , et plus faciles à franchir que des obstacles en relief ; ils ne présentent d'ailleurs qu'une surface uniforme. Les seules aspérités de ces plaines sablonneuses, forêts de sapins, bruyères et prairies, sont des collines construites de main d'homme, comme tombeaux ou signes indicateurs du chemin , et qu'on retrouve en grand nombre dans ces régions , et surtout depuis la Vistule jusqu'en Asie. Le nord de l'Allemagne , la Pologne et la Russie d'Europe ont ainsi, sous le rapport de la configuration du terrain , de grandes facilités pour établir des lignes de fer. L'Europe centrale et méridionale a de plus grands obstacles à franchir, de plus grands efforts à faire ; tout ce qui est au midi de l'immense triangle imaginaire dont les Ardennes , les montagnes qui s'étendent entre la Lippe et le Weser , celles du Hartz en

Hanovre, celles de la Bohême et de la Silésie, forment l'un des trois côtés; tout ce qui est au midi de cette vaste et facile carrière offerte aux chars de feu de l'industrie moderne, ne sera que plus tard et à plus grands frais sillonné d'ornières de fer. La partie orientale de la France, celle que doivent traverser quelques uns de nos railways les plus indispensables, nous offre tout d'abord de grandes difficultés. La Prusse, dont le gouvernement est si actif et si éclairé, a, au contraire, entre tous les autres États de l'Europe continentale, la tâche la plus facile à accomplir en matière de chemins de fer. De Memel aux contrées qui avoisinent le Rhin, les wagons prussiens auraient à peine quelques faibles montées à franchir; et en suivant, comme on l'a fait pour l'établissement du réseau prusso-saxon, le bassin des rivières, les grandes ou petites vallées qu'elles parcourent, on en arriverait à ne construire que des lignes à peu près planes.

Le réseau autrichien s'est de même étendu d'abord et de préférence dans toutes les directions de facile accès. Les plaines de la Hongrie ont vu commencer quelques routes destinées à

pénétrer plus avant dans cette contrée, qui ne demande que des moyens de transport et de débouchés pour voir se développer les éléments de richesse qu'elle renferme. Le chemin de Vienne à Prerau et Olmütz, et son prolongement projeté jusqu'à Cracovie et Varsovie, profitent également de l'avantage d'un tracé en pays de plaine; quant à la partie la plus difficile et la plus coûteuse du vaste plan d'ensemble des chemins de fer allemands, elle n'est encore réellement exécutée que dans les gazettes et sur les cartes géographiques. J'offrirai, au surplus, dans le présent ouvrage, un tableau précis et détaillé des progrès annoncés et probables des réseaux de fer de l'Allemagne. On y pourra voir que la plupart des chemins de fer réservés pour l'avenir, ont des montagnes à franchir, des tunnels à percer, de plus grandes difficultés à vaincre, et qu'ils exigeront de plus fortes dépenses.

Ce qu'il est indispensable de bien exactement faire connaître à la France, c'est le véritable état de la question des chemins de fer en Allemagne. Des idées si exagérées sont répandues à cet égard dans deux sens opposés, que l'opinion française

reste flottante et indécise, et cette indécision pourrait contribuer à prolonger notre lenteur dans ces travaux importants. Les uns disent : « L'Allemagne est déjà sillonnée ou sera sous peu toute couverte de chemins de fer. »—« Non, » répondent les autres ; « il n'existe que bien peu de lignes terminées. Elles l'ont été dans les pays de plaines ; et, même dans plusieurs des localités où le terrain favorisait ces entreprises, les sociétés ont fait de mauvaises spéculations. Les gouvernements et les compagnies se rebuteront donc, ce zèle ne sera qu'éphémère, et nous n'avons rien à craindre de la concurrence des chemins de fer allemands. »

Quelques unes de ces assertions sont fondées ; mais les conclusions qui les terminent sont erronées et dangereuses.

Il est de la plus haute importance d'analyser avec conscience l'ensemble des faits bien avérés, et de formuler avec précision les conséquences que la France doit en tirer. Je présenterai donc, en les garantissant *très positivement*, les informations suivantes.

La nation allemande a effectivement construit

jusqu'ici ses routes de fer les plus faciles à établir ; mais elle ne s'effraie point de celles qui nécessiteront des dépenses plus considérables.

Ce peuple est laborieux, bon calculateur, persévérand. Ce qu'il juge utile, ce qu'il entreprend, il ne l'abandonne pas.

Si les compagnies se rebutent sur quelques points, les gouvernements allemands reprennent en sous-œuvre les entreprises manquées ; car on est décidé dans ces cabinets confédérés à employer tous les moyens de réussite.

Avant cinq ans donc les grandes capitales allemandes seront liées par des lignes de fer.

Hambourg, entrepôt anglais, entrepôt colonial, entrepôt universel sur la mer du Nord, Stettin sur la Baltique, Francfort qui communique avec le Rhin, seront liés avec Trieste sur l'Adriatique.

A cette triple voie de transit du nord au midi, l'Allemagne joindra à la même époque deux voies de transit d'occident en orient par la ligne de fer de Cologne à Berlin et Breslau, par la navigation à vapeur du Rhin et du Danube, en profitant du canal de jonction que le roi de Bâ-

vière fait creuser entre ces deux grands fleuves.

Avant cinq ans, la Belgique ne sera plus qu'à vingt-quatre heures de Berlin.

Le Danemark, qui fut neutre à l'époque des premières coalitions, et qui, devenu notre allié, nous demeura seul fidèle jusqu'en mars 1814, le Danemark sera enlacé dans l'immense réseau de fer germanique.

La lisière de ce vaste système atteindra également, avec toutes ses conséquences politiques et commerciales, deux autres États indépendants, la Hollande et la Suisse.

Les mailles de ce réseau auront été jetées sur la Pologne et le royaume Lombardo - Vénitien.

La Confédération aura établi au centre de l'Allemagne, dans une direction parallèle au Rhin et dans une pensée défensive, une vaste ligne de fer qui pourra être considérée comme le rendez-vous, le front de bandière de toutes les forces fédérales.

D'autres lignes perpendiculaires au Rhin, et pouvant un jour servir une pensée agressive, si elle venait à succéder à la tendance universelle-

ment pacifique de notre époque; des lignes perpendiculaires au cours du Rhin seront également construites à cette époque.

Tous ces avantages politiques, fédéraux, stratégiques, ces avantages de commerce, de transit, d'union douanière et de transactions commerciales, seront certainement atteints en grande partie dans moins de cinq ans; ils seront indéfiniment développés et consolidés dans les années suivantes.

Je livre toutes ces informations, toutes ces prévisions *approfondies et garanties* aux méditations sérieuses de mes compatriotes.

CHAPITRE IV.

Considérations financières.

De quelques raisonnements qui tendraient à nous empêcher d'arriver aussi vite que les autres nations à l'établissement des chemins de fer. — Des avantages et des inconvénients d'une centralisation financière et de la grande addition annuelle nommée budget.

Quelles que soient les exigences qui militent en faveur du prochain établissement, en France, de chemins de fer vastes et bien entendus, il est des opinions très respectables, des raisonnements très dignes d'examen qui veulent que du moins nous n'y mettions point une précipitation exagérée et ruineuse.

On a dit que la dernière session, dans un but d'utilité incontestable, nous a grevés de très grandes dépenses, et on en conclut que la somme qu'il faut affecter dès à présent aux chemins de

fer doit être limitée, son insuffisance dût-elle même nous laisser, cette année encore, en arrière des progrès de nos voisins.

Les déterminations financières ont lieu dans notre pays sur une échelle si gigantesque, les considérations se résumant par des centaines de millions à porter au budget, à la charge des contribuables, sont si graves, et la question qui nous occupe ici a été soumise à des hommes si consciencieux et si habiles, qu'il ne peut entrer dans ma pensée de trouver que les travaux de nos chemins de fer, dotés par le Trésor pour 1842, le sont avec trop de parcimonie.

Toutefois, comme dans ce livre je me suis appliqué surtout à faire la comparaison entre ce que nous avons construit, ou voulons construire, et ce que le continent européen exécute ou prépare, je ne puis m'empêcher d'exprimer avec regret l'affirmation que si nous nous contentons, en France, de cette ressource fournie par le Trésor, les Allemands continueront, en 1842, à marcher plus vite que nous.

J'ajouterai toutefois qu'ils ne conserveront cette avance que dans le cas où d'autres sommes

que celles inscrites au budget, que dans le cas où les ressources locales et municipales et la formation de compagnies d'actionnaires ne serviraient pas, dans une proportion suffisante, d'auxiliaire à ces sacrifices limités du Trésor public.

Il est désirable, en effet, tout le monde en conviendra, que dans une époque où la plus grande partie de l'Europe adopte une innovation qui va lui assurer un avantage organique et vital, un pays puissant et si heureusement placé ne reste pas trop en arrière dans cette innovation.

Deux grandes nations, la nation allemande et la nation française, composées d'une population à peu près égale en nombre, ne peuvent ni l'une ni l'autre vouloir encourir le reproche qu'elles trouvent dans leur organisation politique un motif ou une excuse pour un retard préjudiciable à leurs intérêts ; or, de quelque façon que nous expliquions ou excusions le retard dont nous sommes menacés, le fait n'en existera pas moins avec toutes ses conséquences de préjudices réels et de reproches justifiés.

Nous aurons beau nous mettre à l'abri derrière le gros chiffre des allocations de nos budgets, les

Allemands seront fondés à nous dire que s'ils faisaient l'addition de ce que les Trésors des divers États de l'Allemagne ont dépensé jusqu'ici en chemins de fer, ils arriveraient à un chiffre plus élevé encore. Il est clair que dans la matière qui nous occupe, et si nous ne cherchons pas le moyen d'obvier à cet inconvénient de la centralisation, l'avantage restera au morcellement politique et à l'état fédératif. Cet état a de son côté d'immenses désavantages que nous sommes heureux de ne pas connaître; mais il permet du moins de faire beaucoup de fructueuses dépenses sur un grand nombre de points, sans que leur somme totale effraie et arrête dans une voie reconnue utile.

Calculons, par exemple, ce que la Confédération a dépensé depuis 1815 en fortifications, la Prusse à Erfurt, à Coblenz, dans toutes ses places rhénanes, à Posen, au centre de ses possessions polonaises; l'Autriche à Lintz, à Vérone, dans les vallées de l'Adige et de l'Eisach, dans le défilé de Brixen, l'une de ces gorges du Tyrol qui servirent dans les dernières guerres de communication entre nos armées du Rhin et celles

d'Italie; portons en ligne de compte toutes les dépenses prodigues sur ce point dans une prévision défensive, celles faites dans le même but par l'Autriche pour fortifier les ports qu'elle s'est donnés dans l'Adriatique, les sommes affectées par la Bavière à Germersheim et Landau, dans la Bavière rhénane, à Ingolstadt, au centre du royaume; ajoutons-y enfin tout ce qu'a dû coûter l'amélioration de Mayence comme forteresse fédérale, et de plus les millions qui sont tenus en réserve pour créer, soit une, soit même deux places fédérales; Ulm et Rastadt dans le Wurtemberg et le grand-duc'hé de Bade; faisons l'addition de toutes les sommes données par l'Allemagne dans le but de se fortifier chez elle, le chiffre seul des dépenses *effectuées* dépassera de beaucoup le total de celles que nous n'avons encore que *décidées*, en y comprenant même les sommes affectées aux fortifications de Paris. Et cependant la grosseur du chiffre de cette dépense, d'une utilité incontestable, a été sur le point de nous arrêter il y a un an!

Ce chiffre avait beau résumer l'intérêt défensif de toute notre vaste patrie, il avait beau repré-

senter tout l'avenir de l'indépendance d'un peuple qui a vécu quatorze cents ans, il nous rappelait en vain que nous avions fait trop peu de dépenses en fait de fortifications depuis vingt-cinq années, nous n'en étions pas moins effrayés de son énormité. Nous avons finalement compris que, quelque élevé qu'il fût, il devait être voté sous peine de manquer une occasion peut-être unique de faire adopter cette grande décision.

Qu'il en soit de même aujourd'hui en matière de chemins de fer; non pas que je conseille assurément, je le répète, d'imposer immédiatement à l'État une charge plus considérable que celle qui vient de nous être annoncée; mais après avoir reconnu son insuffisance comparative, demandons-nous comment l'Allemagne peut parvenir à affecter à la même destination une somme supérieure à celle que nous votons, et arriver en fin de compte à une réalisation plus prompte de ses grands réseaux, ou tout au moins à l'espoir certain d'en couvrir sous peu tout son territoire.

Les succès obtenus par les Allemands, et ceux qu'ils se promettent encore, sont faciles à expli-

quer : c'est parce qu'ils font concourir vers le même but une immense variété de ressources , une grande somme de moyens de diverses natures , qu'ils sont parvenus à concevoir et à exécuter en même temps d'aussi vastes travaux. Les Trésors des États divers ont tous fait de grands sacrifices. Mais ces allocations n'ont pas été les seules sommes affectées aux lignes de fer : les villes intéressées ont pris part à cette œuvre ; elles ont donné , soit des fonds , soit des terrains , soit des bâtiments : aux ressources municipales sont venues se joindre des souscriptions (voy. l'Appendice , article *Concours des localités*).

Les banquiers des capitales grandes et petites ont fondé des compagnies d'actionnaires. Chacune de ces capitales est devenue un centre directeur , un centre d'information , de calcul , d'impulsion , d'excitation.

Et ce n'est point , comme chez nous , pendant huit jours , c'est pendant toute l'année que cette ardeur a été entretenue.

Les souverains se sont intéressés à ces travaux , les ministères ont ordonné des études et des tracés , les feuilles publiques ont parlé d'intérêts fédéraux ,

de nationalité allemande, de lignes stratégiques, d'habitudes de transit, d'avantages commerciaux à enlever à la France. Ces nombreux articles de journaux ont nécessairement remué les esprits, et par suite les capitaux allemands, ce qui chez nous n'a lieu pour ainsi dire qu'à Paris ; les discussions verbales et écrites, les formations de compagnies, les propositions, les adoptions définitives de projets, les ordres pour commencer les travaux, la solution de difficultés imprévues et surgissant tout-à-coup, tout cela a pu avoir lieu à Vienne, à Berlin, à Munich, à Dresde, à Cobourg, dans bien d'autres résidences et même dans beaucoup de villes allemandes qui ne sont point des capitales. En France, au contraire, plusieurs de nos cités les plus riches et les plus populeuses n'osent rien faire par elles-mêmes ; elles se considèrent vis-à-vis de Paris comme dans une espèce de tutelle qui les dispense de s'occuper de leurs affaires les plus sérieuses. Étrange tutelle, étrange minorité, que celles des grandes villes françaises, dont quelques unes sont deux fois plus riches à elles seules que bien des États indépendants ! Avec cette

répétée à Bordeaux, à Lyon, à Marseille, comme à Nantes, comme à Strasbourg, avec cette phrase : « Les chambres s'en occuperont à la prochaine session. » On s'est cru dispensé de tout souci et de toute activité ; on a cru avoir le droit de dormir annuellement onze mois et trois semaines en attendant la discussion d'une huitaine de jours !

Rien de mieux, si cette huitaine attendue avec tant de confiance et de quiétude était employée de manière à faire la besogne de toute une année ; mais jusqu'à présent il n'en a pas été ainsi. La centralisation n'a pas pour unique inconvénient de condamner les départements à onze mois d'incurie léthargique, elle met encore les rivalités locales en présence et aux prises. En Allemagne, les chemins de fer, autrichiens ou bavarois, se construisent sans qu'on s'inquiète ou se chagrine de ceux de la Prusse et de la Saxe. Chez nous, les organes des diverses exigences départementales disputent la priorité, et vont jusqu'à menacer de refuser leur vote à toute détermination qui ne les satisfait pas immédiatement. Il faut le dire avec franchise et sévérité, avec sévérité quand on

parle au nom des intérêts de la patrie commune, par un pareil refus de concours on manquerait à son devoir envers le pays. Pourquoi, d'ailleurs, se disputer puérilement sur la priorité de telle ou telle ligne de fer?

Habitants du midi, du nord, de l'est, de l'ouest de la France ! tous enfants d'une même patrie ! ce n'est pas les uns des autres qu'il faut être jaloux à propos de lignes de fer ; c'est l'activité, ce sont les travaux des étrangers qui doivent exciter en vous une noble et patriotique émulation. Ne peut-on pas comprendre que toute la France obtiendra forcément et successivement des railways ; qu'une ligne en fera naître vingt autres ? Pour se servir de nouveau d'une figure souvent employée, ne comprend-on pas que les chemins de fer peuvent être comparés à des troncs d'arbres qui produisent d'eux-mêmes des branches et des rameaux ; qu'ils sont naturellement doués d'une puissance, pour ainsi dire végétative. Les Allemands le savent bien, aussi en prodiguent-ils de toutes parts sur leur sol les germes et les boutures. Ces boutures prenant racine, se rejoindront et couvriront le sol germanique bien avant que

nous nous soyons décidés à Paris, si toutefois nous laissons au centre directeur la totalité de cet immense fardeau.

L'important, c'est de commencer sur une grande échelle et sur plusieurs points ; il ne faut pas entraver ceux qui sont chargés de la tâche ardue de satisfaire à toutes les demandes avec des moyens limités. Ne comprendra-t-on pas qu'attendre tout de Paris pour cet objet, c'est se condamner à des retards dont l'étranger profitera en faisant perdre à notre commerce bien des centaines de millions?

Résumons ce qui vient d'être dit dans ce chapitre :

Nous faisons l'addition des dépenses nécessaires pour le vaste réseau dont la France a besoin. Nous trouvons un gros chiffre, il nous effraie, et nous n'accordons qu'une somme médiocre.

L'Allemagne ne fait point de semblables additions ; le gros chiffre du total de ses dépenses n'est écrit nulle part, il ne peut donc ni effrayer ni arrêter.

Les villes ne s'en reposent point sur les délibérations annuelles d'une capitale unique. Elles

croient pouvoir agir par elles-mêmes; elles ouvrent des souscriptions; elles donnent des terrains; elles font faire des études; elles aident les gouvernements de toutes les manières et de toutes leurs ressources.

On verra dans le présent ouvrage l'exposé détaillé de cette façon d'agir.

Concours d'efforts; grande variété de ressources et de moyens de procéder; commencement de travaux sur tous les points à la fois; multiplicité de centres d'impulsion; activité pendant tout le cours de l'année: tels sont les exemples que nous offrent en ce moment les peuples de la Confédération germanique.

l'ordre de l'heure, et l'ordre de la date, et l'ordre de la place.

Il y a deux sortes de modes d'exécution : l'un est l'ordre de l'heure, l'autre l'ordre de la place.

CHAPITRE V.

l'ordre de l'heure, et l'ordre de la date, et l'ordre de la place.

Modes d'exécution.

Il y a deux sortes de modes d'exécution : l'un est l'ordre de l'heure, l'autre l'ordre de la place.

Il y a deux sortes de modes d'exécution : l'un est l'ordre de l'heure, l'autre l'ordre de la place.

Quelle part l'Etat doit-il prendre dans ces constructions ? — Quelle part doit-être abandonnée à l'esprit d'entreprise ? — Quelques exemples de ce que les étrangers ont fait à cet égard.

Ces divers modes d'exécution ont été longuement controversés parmi nous. C'est même à force de discuter qu'on n'a pas agi jusqu'à ce jour. On s'est en premier lieu complètement mépris, en France et à l'étranger, quand on s'est imaginé que toute ligne de fer devait immédiatement et directement rapporter des avantages considérables, des bénéfices assez élevés pour payer de gros intérêts. Il est sans doute en Allemagne, pays que je prends pour exemple, un petit nombre de ces chemins qui dès leur début ont donné ce résultat. On en cite quelques uns qui peuvent

se ranger parmi les spéculations les plus lucratives; le chemin de Nürenberg à Fürth, par exemple, a vu ses actions s'élever de 105 à 397. Il est vrai que ce chemin ne parcourt qu'une très courte étendue, et que des relations très fréquentes d'industrie existent entre les deux villes. Dans aucune autre partie de l'Allemagne les résultats n'ont été aussi prodigieux; mais les actionnaires ont en général retiré d'assez bons intérêts. Sur quelques autres chemins enfin la proportion entre la dépense première et le revenu a été jusqu'ici assez peu encourageante, soit que, par suite du défaut d'expérience et de la nouveauté de ces travaux, les chemins aient été trop chers à établir; soit que l'habitude de ce genre de transport n'ait pas encore pris le dessus, que les insouciants, les routiniers et même les peu-reux, qu'il faut aussi porter en ligne de compte, ne soient pas encore frappés des avantages de cette nouveauté; soit enfin que les lignes, restreintes au parcours de quelques provinces ou localités isolées, n'aient pas encore atteint l'extension nécessaire pour attirer les voyageurs et les marchandises, que par la suite des temps on

y verra affluer de toutes parts et de toutes les distances. L'état que je présente ici montre très en abrégé les fluctuations subies par les principales actions des compagnies de chemin de fer de l'Allemagne.

TABLEAU DE FLUCTUATION
du prix des Actions des chemins de fer des différentes puissances allemandes.

CHEMIN DE VIENNE À BRÜNN.		CHEMIN DE VIENNE À RAAB.		CHEMIN DE BERLIN À POTSDAM.		CHEMIN DE DÜSSELDORF À ELBERFELD.		CHEMIN DE COLOGNE À AIX-LA-CHAPELLE.		CHEMIN DE LEIPSIG À MAGDEBOURG.	
Les actions furent émises en 1836 au prix de 4,000 flor. d'Autriche. 2,385 fr. 95 c.		Les actions furent émises en 1835 au prix de 500 florins d'Autriche. 1,292 fr. 92 c.		Les actions furent émises en 1835 au prix de 100 écus de Prusse. 377 fr. 99 c.		Les actions furent émises en 1836 au prix de 500 écus de Prusse. 2,023 fr. 43 c.		Les actions furent émises en 1836 au prix de 250 écus de Prusse. 942 fr. 73 c.		Les actions furent émises en 1835 au prix de 500 écus de Prusse. 2,023 fr. 43 c.	
Années	Mois,	Actions	Années	Actions	Années	Mois,	Actions	Années	Mois,	Actions	Années
Années	Mois,	Actions	Années	Mois,	Actions	Années	Mois,	Actions	Années	Mois,	Actions
1835	Janvier,	1835	Janvier,	1835	Janvier,	1835	Janvier,	1835	Janvier,	1835	Janvier,
1835	Juillet,		Juillet,		Juillet,	1835	Juillet,		Juillet,	1835	Juillet,
1836	Janvier,	1886	Janvier,	1886	Janvier,	1836	Janvier,		Juillet,	1836	Juillet,
1836	Juillet,		Juillet,		Juillet,	1836	Juillet,		Juillet,	1836	Juillet,
1837	Janvier,	116	1837	Janvier,	116	1837	Janvier,	100 1/2	1837	106	1837
1837	Juillet,	116	1837	Juillet,	110	1837	Juillet,	99	Juillet,	108	Juillet,
1838	Janvier,	110	1838	Janvier,	109	1838	Janvier,	98	1838	102	1838
1838	Juillet,	107	1838	Juillet,	111	1838	Juillet,	98	Juillet,	108	Juillet,
1839	Janvier,	104	1839	Janvier,	109	1839	Janvier,	97	1839	99	1839
1839	Juillet,	102	1839	Juillet,	108	1839	Juillet,	98	Juillet,	106	Juillet,
1840	Janvier,	115	1840	Janvier,	114	1840	Janvier,	94	1840	96	1840
1840	Juillet,	109	1840	Juillet,	108	1840	Juillet,	95	Juillet,	90	Juillet,
1841	Janvier,	85 1/4	1841	Janvier,	87	1841	Janvier,	93 1/2	1841	92 1/2	1841
1841	Juillet,	66	1841	Juillet,	76	1841	Juillet,	94 1/2	1841	96 1/2	1841

MODES D'EXÉCUTION.

41

TABLEAU DE FLUCTUATION
du prix des Actions des chemins de fer des différentes puissances allemandes.

CHEMIN DE BERLIN A ANHALT-COETEN.		CHEMIN DE FÜRTH A NÜRNBERG.		CHEMIN DE MUNICH A AUGSBOURG.		CHEMIN DE LEIPZIG A DRESDEN.		CHEMIN DE FRANCFORTE S. M. A MAYENCE.	
Les actions furent émises en 1833 au prix de 500 écus de Prusse. 7,023 fr. 53 c.		Les actions furent émises en 1835 au prix de 100 florins. 215 fr. 48 c.		Les actions furent émises en 1835 au prix de 500 florins. 1,077 fr. 44 c.		Les actions furent émises en 1835 au prix de 100 écus de Prusse. 377 fr. 09 c.		Les actions furent émises en 1835 au prix de 250 florins. 525 fr. 71 c.	
Années	Mois.	Actions	Années	Mois.	Actions	Années	Mois.	Actions	Années
Années	Mois.	Actions	Années	Mois.	Actions	Années	Mois.	Actions	Années
1835	Janvier.	1	1835	Janvier.	1	1835	Janvier.	1	1835
	Juillet.			Juillet.			Juillet.		Juillet.
1836	Janvier.	1	1836	Janvier.	1	1836	Janvier.	1	1836
	Juillet.			Juillet.			Juillet.		Juillet.
1837	Janvier.	1	1837	Janvier.	1	1837	Janvier.	1	1837
	Juillet.			Juillet.			Juillet.		Juillet.
1838	Janvier.	100	1838	Janvier.	10	1838	Janvier.	10	1838
	Juillet.	99 1/2		Juillet.	620		Juillet.	140	
1839	Janvier.	91	1839	Janvier.	396	1839	Janvier.	112	1839
	Juillet.	88		Juillet.	601		Juillet.	89	
1840	Janvier.	98	1840	Janvier.	400	1840	Janvier.	94	1840
	Juillet.	101		Juillet.	600		Juillet.	93	
1841	Janvier.	103 1/2	1841	Janvier.	393	1841	Janvier.	96	1841
	Juillet.	104 1/2		Juillet.	397		Juillet.	88	

Il ne serait pas logique cependant de tirer des tableaux qui précèdent la conclusion générale que les railroads ne sont pas une bonne spéculation.

Les chemins, soit allemands, soit français, qui existent jusqu'ici ne sont que les tronçons épars des grandes lignes dont l'Europe doit se couvrir avec le temps; vouloir calculer la valeur de ces constructions d'après leurs revenus actuels, ce serait prétendre évaluer le rapport d'un arbre fruitier qui vient à peine d'être planté, et qui n'a eu le temps d'étendre ni ses racines, ni ses branches, ni ses rameaux. On peut poser en fait que tous les chemins bien conçus rapporteront par la suite des intérêts raisonnables, que beaucoup d'autres en produiront de très avantageux. Mais il est évident que la question ainsi posée n'est envisagée que sous un seul de ses points de vue. Ces considérations de spéculation immédiate et directe ne peuvent contenter que les esprits étroits ou peu réfléchis. S'il est démontré par la suite, pour admettre la supposition la plus défavorable, que certains railroads, certaines portions de chemins de fer ne peuvent pas produire un intérêt suffisant à mettre en balance avec la dépense première, il ne faut pas en conclure que ceux-là ne doivent pas être faits; mais bien qu'il est du devoir du gouvernement de

venir au secours des spéculations particulières sur tous les points qui ne présentent pas des chances de bons revenus. Les garanties d'intérêt paraissent l'une des meilleures méthodes pour cette intervention auxiliaire ; c'est celle qui a été suivie par plusieurs gouvernements étrangers,

D'autres pays, l'Autriche, le Hanovre, la Bavière, le pays de Bade, par exemple, ont mis à la charge de l'État les lignes de fer dont ils ont doté le commerce et l'industrie de leurs peuples, tout en nourrissant l'espoir que cette dépense amènera directement des revenus dont le Trésor profitera.

L'expérience a déjà démontré en Allemagne que les chemins de fer, en augmentant le déplacement des consommateurs et celui des objets dont ils ont besoin, augmente la consommation, et, par conséquent, le revenu des impôts indirects. Il est facile de concevoir que cette nouvelle facilité de voyage et de transport met plus fréquemment en présence l'acheteur et la denrée, augmente en conséquence les occasions et les chances de tentation et de dépense, active et redouble, en un mot, l'achat et la vente, ou, en d'autres termes, le commerce de toute nature. L'augmentation des

revenus de l'impôt indirect n'est qu'une conséquence toute naturelle de cet accroissement du commerce.—Voici donc encore un argument en faveur de l'extension à donner aux lignes entreprises aux frais de l'État.

Les gouvernements allemands, au surplus, ont pensé que quand bien même les routes de fer ne rapporteraient pas proportionnellement à ce qu'elles ont coûté, il n'en est pas moins du devoir d'une autorité prévoyante et éclairée d'en presser l'exécution. Les sommes employées à la construction des chaussées et des ponts, au creusement des ports et des canaux, ne rapportent guère non plus, sous forme de péage ou d'autres droits, un intérêt satisfaisant; mais ces dépenses n'en sont pas moins considérées comme des actes de prévoyante et paternelle administration. Les chemins de fer tiennent évidemment le milieu entre les spéculations directement avantageuses, et celles dont l'état et les populations ne retirent que des profits moins exactement appréciables, parce qu'ils se compliquent de bénéfices industriels et commerciaux et d'avantages politiques. Les chaussées coûtent fort cher à l'État, ne lui rap-

portent rien directement ; mais elles satisfont aux besoins les plus impérieux des populations. Les chemins de fer les moins favorisés par la fréquence des passages rapportent cependant plus que les chaussées ; mais ils ont de même que celles-ci, et comme objets d'utilité publique, des droits incontestables à l'appui du Trésor. Combiner ces dotations auxiliaires avec ce que chaque chemin, dans chaque localité, peut produire par lui-même ; asseoir sur cette base soit les garanties d'intérêt, soit les dotations partielles , telle est la tâche que les gouvernements ont à remplir ; telle est celle qu'ont accomplie d'après des bases diverses les différents gouvernements de la Confédération germanique.

Comme exemple d'une pareille dotation décidée d'après les vues les plus élevées et dans les plus larges proportions , je citerai la convention qui a été signée entre la Saxe et la Bavière. Il était question de la grande ligne centrale qui d'Augsbourg doit être tracée jusqu'à Nürenberg et Leipzig. Cette ligne deviendra par la suite celle du parcours des voyageurs et des marchandises parties de la Belgique , de la Prusse, de la

Poméranie, pour gagner le Midi et l'Orient ; elle peut être considérée comme le tronc principal des immenses ramifications qui, ayant cinq ans, changeront les habitudes commerciales de l'Allemagne et des peuples qui l'entourent, c'est-à-dire de toute l'Europe. Il était donc nécessaire de ne point retarder cette grande détermination d'où découlent des avantages d'une portée européenne. Les gouvernements bavarois et saxon n'ont point reculé devant les énormes sacrifices que leur imposait la position centrale de leur territoire. La Bavière, dont le budget annuel est d'environ 36 millions de florins ou de 77 millions de francs, a consacré une somme de 30 millions de florins ou 64 millions de francs à la construction de la partie bavaroise de ce railroad. Le royaume de Saxe, dont le budget annuel est d'environ 5 millions de thalers ou de 17 millions de francs, a affecté 6 millions de thalers ou 21 millions de francs à la partie de chemin qui doit traverser ses industrieuses vallées, et conduire à sa capitale si pittoresque et si hospitalière, si riche en objets d'arts, si fréquentée par les voyageurs étrangers, que la facilité du transport

va faire affluer en plus grand nombre encore.

Tels sont les exemples que nous donnent deux des royaumes constitutionnels de la Confédération germanique.

La Bavière consacre une somme à peu près égale à son revenu annuel à la construction d'un chemin de fer central, et c'est après avoir rétabli ses finances, qui, comme toutes celles de l'Europe, avaient souffert par les guerres du commencement de ce siècle; c'est après avoir embellie sa capitale, avoir ajouté une splendeur royale aux riches collections d'arts des anciens Électeurs de Bavière; c'est après avoir donné un prodigieux essor à l'industrie bavaroise; c'est après avoir diminué les impôts d'en cinquième depuis 1830; c'est après avoir sous tous ces rapports augmenté le bien-être de ses sujets, que le Roi de Bavière pourvoit aussi magnifiquement à une pareille œuvre d'intérêt national! Et ce chemin, dont les fonds sont assurés au moyen d'économies qui datent de six années, n'est point le seul travail utile que le Roi Louis ait entrepris: on poursuit sans relâche dans ses États l'achèvement du grand canal qui, réalisant la pensée conçue par Charlemagne et con-

tinuant l'œuvre qui fut ébauchée il y a mille ans, doit joindre le Rhin au Main, et par conséquent au Danube, et ouvrir aux bateaux à vapeur, ces gigantesques émules des rapides wagons, une voie qui liera Londres et Paris à Constantinople, l'occident civilisé à l'orient si riche en productions et en débouchés.

Comme une invention en amène une autre, comme les succès s'engendrent et se succèdent, la navigation à vapeur sur les rivières s'est perfectionnée d'une manière importante. Jusqu'ici les cours d'eau peu profonds étaient réputés inaccessibles aux bateaux à vapeur ; les expériences faites en Saxe, sur la partie la plus basse du cours de l'Elbe, ont fait disparaître ou du moins ont restreint cette difficulté.

Si de ces travaux des royaumes constitutionnels de la Confédération, nous portons nos regards vers les deux grandes monarchies allemandes, nous trouvons également des exemples de sollicitude de la plupart des gouvernements et d'activité ingénieuse de la part des populations.

En Autriche, l'esprit d'association avait, dès le principe, réalisé d'importants travaux ; mais

quand la tâche s'est agrandie, parce qu'elle faisait envisager à chaque instant de nouvelles espérances, de nouvelles nécessités, le gouvernement s'est mis à la tête des entreprises; et cet acte tout récent a été accueilli avec reconnaissance par le public autrichien.

La Prusse aura, avant quelques années, des lignes de fer qui lieront sa capitale à ses provinces rhénanes et à la Belgique; chez elle aussi c'est l'action combinée de l'État et de la population qui a produit les résultats déjà obtenus. Si nous ne nous hâtons pas, on ira, sous peu, de Berlin à Bruxelles en moins de temps que nous n'en mettons pour arriver de Paris à la capitale de la Belgique.

Les chemins de fer belges et prussiens sont sur le point de se réunir; il ne manque plus que l'espace de quelques lieues entre Liège et Aix-la-Chapelle pour que le réseau déjà réalisé par l'industrieuse Belgique, fasse un tout avec les systèmes que l'Allemagne construit sans relâche. Ce chemin de quelques lieues sera fait sans aucun doute très prochainement, et dès lors la Belgique sera en communication avec le Rhin;

soyonsen mesure à la même époque. Nous avons au surplus compris l'urgence d'une ligne de fer dans cette direction ; mais il en est d'autres tout aussi nécessaires. Bien plus, nous ne pouvons nous arrêter ; force sera de suivre le mouvement imprimé à l'Europe entière.

Des difficultés peuvent exister en ce moment pour l'adoption de toutes les lignes dont nous avons besoin ; mais persuadons-nous bien que ces incertitudes seront infailliblement fixées par d'évidentes, par d'urgentes nécessités. Notre indécision peut durer une session, les mauvaises raisons peuvent encore excuser nos lenteurs pendant une année, et c'est fort regrettable sans doute ; mais dès la session prochaine, on peut le prédire avec assurance, tout le monde sera d'accord sur la nécessité d'arriver, d'une façon ou de l'autre, à la réalisation des lignes principales. On peut le prédire, car de la part d'une nation intelligente, l'oubli de ses intérêts les plus évidents ne peut être que momentané.

Laisser les autres capitales de notre continent s'entourer de lignes et de systèmes de fer, c'est consentir à voir Paris abdiquer le rang

qu'il occupe sur notre continent. Soyons assez modestes pour ne pas dire, ou du moins laissons dire aux moins modestes d'entre nous, que c'est de notre grande cité que se déversent sur l'Europe une certaine part des influences politiques, scientifiques et littéraires. Bornons-nous à rappeler des exportations plus palpables qui seront moins contestées et dont on ne craindra pas de se montrer reconnaissant. L'Europe entière n'hésitera pas à avouer qu'elle désire se voir rapprochée de notre brillant Paris, ce séjour aimé de tous les riches de la terre, ce centre du goût et de la mode, ce centre d'inventions de toute nature, de gracieuses créations si constamment renouvelées.

Construisons donc des voies de communication accélérée de Paris à Calais, à Strasbourg, aux frontières d'Espagne et d'Italie. Le monde entier nous aura bientôt, sous mille formes, payé ce qu'elles nous auront coûté.

Ayons des lignes de fer allant à Lyon, à Marseille, et les Allemands n'auront pas sur nous vis-à-vis des Belges, au jour des négociations commerciales, l'avantage d'offrir au débouché et

au transit une vaste contrée devenue facile à traverser rapidement. Car tel sera, sous le rapport du commerce international, le résultat des systèmes si étendus et si complets des chemins de fer et de navigation à vapeur que l'Allemagne établit en ce moment avec une incessante activité.

L'Autriche est non moins occupée que la Prusse de cette grande pensée d'utilité publique. La Hongrie se couvre de lignes de fer ; la Pologne, dans les trois parties qui la constituent, voit également s'établir des railroads que la Russie, la Prusse et l'Autriche dirigent sur Varsovie, sur Posen et sur Lemberg.

En Italie, dans le royaume Lombardo-Vénitien. d'immenses travaux se poursuivent également ; Trieste, cette moderne rivale de Marseille pour le commerce du Levant, a hérité des anciennes relations orientales de Venise. Mais cette ville elle-même va acquérir une importance nouvelle par suite de l'établissement d'un chemin de fer qui d'abord ira jusqu'à Milan, après avoir traversé sur un pont gigantesque les lagunes de l'antique ville des Doges.

Il est, en outre, question de construire un chemin de fer de Trieste à Vienne. Ce projet présente des difficultés; mais elles seront vaincues par la persévérance autrichienne. N'oublions pas la dangereuse rivalité dont notre Marseille est menacée par les ports de l'Adriatique, et prenons nos mesures pour qu'un système convenable de communication rapide, combiné de chemins de fer et de navigation fluviale à vapeur, donne à la France les mêmes avantages de commerce et de transit que ceux que l'Allemagne va devoir à sa prévoyance à l'emploi judicieux de ses capitaux et de ses ressources. Ces ressources diverses sont, après tout, bien loin d'égaler toutes celles dont la France pourrait disposer.

Il est à propos de faire observer que l'Angleterre, qui possède des ressources industrielles et commerciales énormes, n'a pas de port à la mer Méditerranée, et que l'Allemagne, qui possède des ressources industrielles et commerciales moins énormes, possède un port à la mer Méditerranée.

CHAPITRE. VI.

Considérations de stratégie défensive.**Des chemins de fer considérés sous le point de vue du transport des troupes et de la défense du territoire.**

Jusqu'ici je n'ai envisagé les chemins de fer que d'après les avantages qu'ils peuvent offrir sous le rapport commercial et politique ; mais il est un troisième point de vue qui n'échappe pas à l'attention des peuples divers qui s'occupent de ces constructions. A Dieu ne plaise que je prononce ici dans une pensée, même éloignée, d'agression, les grands mots de stratégie et de lignes stratégiques ! Agent de paix, chargé depuis plus de vingt-cinq ans de ne faire entendre au nom de la France aux nations étrangères que des paroles amicales ou pacifiques, je n'examinerai point ici

tout ce que les chemins de fer présentent d'avantageux en temps de guerre. C'est une tâche que je laisse à d'autres, avec la certitude qu'en France elle sera bien remplie. Si cette invention offre, comme il est hors de doute, de nouveaux moyens de défense, voire même d'attaque; si elle est destinée à grossir la liste des matières que doivent étudier et approfondir ceux qui s'occupent d'études militaires, ce ne sont point les hommes de guerre de la France qui resteront en arrière pour juger le fort et le faible de ce nouveau véhicule stratégique, pour déterminer dans quelles conditions et dans quelle mesure il doit ajouter un jour à la puissance militaire d'un pays.

Les esprits ingénieux ne manquent pas plus à notre patrie, que la science profonde et la rectitude de jugement, qui en mainte occasion peuvent devancer les leçons de l'expérience sans crainte d'être démentis par elles. Ce n'est que d'après de semblables calculs en effet, d'après des combinaisons théoriques, que les écrivains militaires étrangers ont pu jusqu'ici établir quelle valeur auraient en temps de guerre les grandes lignes de fer, qu'ils regardent déjà comme devant de toute

nécessité être achevées avant la première lutte. A ces calculs on a joint cependant déjà quelques expériences pratiques. Ainsi, toute une division de la garde prussienne a parcouru, il y a un an, en chemin de fer, la route de Berlin à Potsdam. Un pareil corps de troupes et d'autres détachements successifs pourraient aujourd'hui se rendre en quatre ou cinq heures à Magdebourg ou à Dresde; avant cinq ans, ils arriveraient en vingt-quatre heures de Berlin à Cologne. En Autriche, on a fait récemment des expériences analogues. Nous-mêmes avons vu, entre autres, l'un de nos bataillons de tirailleurs voyager sur le chemin de Corbeil à Paris. Ce qui reste à savoir et à régler, c'est le nombre de wagons et de locomotives nécessaires pour remplir, en cas de besoin, sur une échelle suffisante, cette tâche de transport de troupes à de plus grandes distances. Cette question demanderait de trop grands développements, et ils ne pourraient porter que sur des calculs hypothétiques.

Qu'il me suffise de faire connaître que les écrivains militaires allemands ont déjà longuement examiné et débattu ces suppositions.

Ceux d'entre eux qui ont uni les considérations politiques à l'analyse des avantages militaires proprement dits, ont fait valoir combien ces communications accélérées ajoutent de solidité aux liens fédéraux que 1815 a établis en Allemagne. Et sans doute, il est facile de concevoir qu'un pays dont la force repose sur la concorde des intérêts et de la volonté de tant d'États indépendants, doit beaucoup gagner à cette fusion plus intime qu'entraînent et de plus faciles et de plus fréquentes relations ; qu'il en résulte nécessairement de plus nombreuses occasions pour se concerter d'une capitale à l'autre, plus d'éléments de concorde ou de ressources de conciliation ; et enfin, il faut le dire, sans application directe au corps germanique, il est évident que cette grande mobilité, cette disponibilité immédiate de brigades et de divisions ajoute aux autres motifs d'union l'intimidation, qui, en thèse générale, doit aussi être comptée, parmi les motifs de cohésion fédérative.

Par contre, si un pays morcelé, et dont la force défensive doit consister surtout dans l'union compacte de ses parties constituantes,

dans les faciles relations établies entre ces nombreux centres d'action, fonde des espérances sur l'établissement de grands réseaux de fer, un pays comme la France doit, d'après d'autres calculs, en attendre des avantages non moins certains. S'il est utile pour une confédération de pouvoir faire converger rapidement les pensées de tous ses membres, les forces de toutes ses parties, il est indispensable pour une volonté nationale centralisée dans un pays aussi vaste que la France, d'ajouter la rapidité d'exécution à la promptitude de détermination qui résulte de l'unité du centre directeur. Le corps germanique a bien dans la diète de Francfort un lieu de délibération commune; une commission militaire permanente siège même à côté de l'aréopage fédéral; mais un vote des plénipotentiaires de souverains confédérés ne saurait avoir, l'expérience le prouve, la promptitude impérative de la pensée naissant tout armée dans une capitale unique qui, le même jour, peut annoncer que les chambres ont voté des subsides gigantesques, et faire parvenir en quelques minutes aux extrémités du territoire des ordres de mouvement de

troupes et de concentration. Je ne veux aborder ici, pour nous et pour nos voisins, que des prévisions défensives ; mais on conçoit que, surtout sous ce rapport, si les forces respectives augmentent des deux parts par la création des lignes de fer, ce ne seront point celles de la France qui grandiront dans la moindre proportion. Il est superflu au reste de décider de quelle part cette augmentation sera la plus grande ; ce qu'il est plus convenable de poser en principe certain, c'est que sous le rapport militaire, il n'y aurait, soit pour l'Allemagne, soit pour la France, un désavantage périlleux que pour celui des deux pays qui se laisserait devancer par l'autre. Ce qu'il faut surtout se hâter d'ajouter, comme une pensée consolante et bien favorable aux chemins de fer, c'est que cette invention paraît plutôt destinée à augmenter dans l'avenir les relations amicales de peuple à peuple, à faciliter l'échange des produits et celui des idées, qu'à favoriser les pensées de guerre, d'invasion et de conquête, de coalition et de contre-révolution qui ont coûté à l'Europe, il y a quarante ans, tant de sang et de trésors. La France et l'Allemagne, en un mot, marchant d'un pas

égal, et avec une noble et pacifique émulation, dans le champ de cette belle découverte, verront augmenter, non point la puissance réciproque de se nuire et de s'ensanglanter, mais celle d'être l'une et l'autre plus forte chez elle et de décourager toute pensée de ruineuse invasion.

Pour rentrer dans les détails techniques de la question, il est utile de faire connaître que les écrivains militaires allemands ont déjà examiné à fond tout ce qui s'y rattache. L'appréciation de l'importance des chemins de fer en cas de guerre, leur valeur offensive, mais surtout défensive, leur liaison nécessaire avec les fortresses et camps retranchés, le nombre de troupes qu'ils peuvent porter, la préférence à donner à telle ou telle arme dans ces transports rapides, les modifications qu'il est nécessaire d'introduire dans le matériel du service de paix pour l'affecter au service de guerre, les précautions ou arrangements qu'il serait avantageux de prendre à l'avance, pour pouvoir faire passer le matériel existant d'un genre de service à l'autre; les conditions que dans des hypothèses de guerre tout gouvernement prévoyant doit imposer aux

sociétés d'entreprise ; le pour et le contre , sous le rapport de la destruction des lignes de fer en cas de guerre , et la restriction qui en résulterait de leur utilité à certaines localités centrales bien gardées ou éloignées du théâtre des hostilités ; toutes ces questions sont débattues en Allemagne, depuis deux ans environ , dans d'intéressantes publications. Je crois pouvoir présenter ici la traduction abrégée d'une série d'articles très remarquables qui ont paru à ce sujet, il y a dix-huit mois , dans la *Gazette militaire* de Darmstadt . Quelques uns des calculs contenus dans ces articles , quelques unes des idées qu'ils énoncent peuvent paraître plus ou moins contestables ; car dans une matière inconnue , les idées sont d'abord de toute nécessité incertaines , obscures et partiellement erronées ; la discussion a l'avantage d'élaguer en premier lieu les erreurs et les préventions les plus palpables , et cette élagation préalable est une opération par laquelle doit passer l'analyse de toute nouveauté. Les Allemands ont déjà dépassé cette première phase de la discussion. Ils ont examiné la matière avec leur persévérance laborieuse et leur

profondeur habituelle. Les articles qui ont été publiés méritent d'être consultés , et doivent mettre sur la voie d'une véritable appréciation de l'utilité que les chemins de fer présenteraient sous le rapport militaire.

Je n'en dirai pas davantage sur ce sujet , j'ai dû m'imposer une certaine réserve en l'abordant. Les hommes de guerre de tous les pays l'approfondiront sans doute, réfuteront les erreurs, rectifieront les calculs hasardés par l'auteur allemand. Les hommes de guerre feront leur devoir ; ils obéiront à une vocation entièrement distincte de celle qui m'est indiquée par mes fonctions actuelles.

Je livre en tous cas la traduction suivante, sans accepter la responsabilité des calculs qu'elle contient , et qui doivent surtout , en provoquant l'analyse et la réfutation , peut-être une polémique étendue d'un pays à l'autre , contribuer à fixer les principes d'une théorie importante et toute nouvelle.

DU TRANSPORT DES TROUPES

SUR LES CHEMINS DE FER.

Extrait et traduit de la Gazette militaire de Darmstadt.

Août 1840.

Août 1840.

ARTICLE PREMIER

« Depuis le moment où les transports par les
» chemins de fer ont pris quelque accroissement,
» la question de savoir si ces voies de communi-
» cation peuvent ou ne peuvent pas acquérir une
» importance stratégique a donné lieu à de vives
» discussions. Le pour et le contre ont été sou-
» tenus avec la même vivacité de conviction affir-
» mative et négative. Sans revenir inutilement sur
» les assertions erronées ou les exagérations dont
» ces premières discussions ont fait justice de part

64 CALCULS STRATÉGIQUES DES ÉTRANGERS.

» et d'autre , nous allons examiner cette importante question en ne nous appuyant que sur les faits et sur les calculs incontestables.

» Les partisans exagérés et superficiels des avantages stratégiques des chemins de fer y ont vu des moyens certains et irrésistibles d'invasion , des méthodes faciles pour le transport d'armées innombrables et de leur matériel.

» Les adversaires, non moins outrés dans leurs conclusions , ont refusé à ce genre de communication toute possibilité d'être employé au transport des troupes en temps de guerre.

» La vérité se trouve au milieu de ces deux assertions absolues. Lorsque les lignes de fer seront convenablement établies , que leur matériel sera bien calculé, il sera possible d'en tirer, dans certaines limites et dans certaines localités (1), des avantages considérables tant défensifs qu'offensifs. Le temps , l'expérience , l'usage , augmenteront cet emploi ; et pour qui conque a étudié la question il paraît certain que

(1) Il faut bien remarquer cette double restriction de l'écrivain allemand : *dans certaines limites et dans certaines localités.* (Note du traducteur.)

TRADUCTION DE LA GAZETTE DE DARMSTADT. 65

» *dans l'avenir* les chemins de fer joueront un rôle important à la guerre.

» Une locomotive en bon état, conduisant un convoi de 10 à 12 wagons renfermant 400 personnes et leurs bagages, parcourt une distance de 20 milles géographiques (146 kil. 6 hect.) en cinq heures au plus, y compris les stations inévitables ; et cette locomotive peut faire non seulement deux voyages semblables en vingt-quatre heures, mais les répéter successivement pendant plusieurs jours. La société du chemin de fer de Leipzig à Dresde possède des locomotives qui ont fait 500 milles géographiques (3,665 kil.) à 31 milles par jour (227 kil. 2 hect.) en remorquant des convois de la force de ceux indiqués ci-dessus, et qui n'ont exigé que des réparations insignifiantes. Plusieurs fois déjà des convois attelés de deux locomotives ont conduit 9 à 1,200 personnes, de Leipzig à Dresde; ils ont parcouru cette distance de 15 1/2 milles géographiques (113 kil. 6 hect.) en trois heures et demie, bien que le chemin ne soit pas entièrement horizontal.

» Lorsque les convois sont moins considérables,

66 CALCULS STRATÉGIQUES DES ÉTRANGERS.

» par exemple de 200 personnes environ par locomotive, la vitesse peut être portée à 5 ou 6 milles par heure, pourvu qu'on ne fasse pas d'autres haltes que celles nécessaires pour renouveler l'eau et le combustible, ce qui a lieu ordinairement au bout d'une heure et demie. Si les distances sont plus courtes, on peut augmenter considérablement le poids, et obtenir cependant une vitesse de 3 milles à l'heure.

» Les montées diminuent naturellement un peu la vitesse de la marche ; mais si les chemins de fer étaient horizontaux dans toute leur longueur, on pourrait admettre une vitesse de 5 milles (36 kil. 6 hect.) (1) au moins par heure et augmenter considérablement le poids sans compromettre les machines. Quoi qu'il en soit, et lors même que les chemins ne sont pas parfaitement horizontaux, la différence de la vitesse est presque insensible lorsqu'un convoi se compose de 2 ou 3 wagons en sus ou renferme

(1) Repelons ici que les chemins de fer de la Prusse seront presque entièrement horizontaux dans toute la longueur de cette monarchie, de Memel aux contrées qui se rapprochent du Rhin ! (*Note du traducteur.*)

» 100 personnes de plus. Tous les calculs que
» l'on a cherché à établir pour prouver le con-
» traire se sont trouvés inexacts. L'essentiel est
» que la machine produise assez de vapeur et que
» sa force motrice soit soigneusement entretenue.

» Les résultats qu'on vient de citer relative-
» ment à la force des machines, à la charge
» des wagons et à leur vitesse, prouvent donc
» qu'un convoi attelé de 2 locomotives condui-
» sant 20 à 24 wagons suffit parfaitement pour
» transporter chaque jour, à une distance de
» 40 milles (293 k. 2 hect.), un bataillon de 800 à
» 1,000 hommes avec tous les bagages néces-
» saires. Ainsi le transport d'un régiment fort de
» 3 bataillons exigerait l'emploi de 6 locomotives
» et de 60 à 72 wagons.

» Quand on veut transporter des troupes avec
» une grande promptitude d'un point à un autre,
» il faut se borner au bagage le plus indispen-
» sable; ce principe est depuis long-temps re-
» connu. Chaque officier d'état-major ou aide-de-
» camp n'aurait donc besoin que d'un cheval, ce
» qui en porterait le nombre à 10, en y compre-
» nant celui du chirurgien du régiment. On peut

68 CALCULS STRATÉGIQUES DES ÉTRANGERS.

» se dispenser d'accorder des chevaux de selle
» aux capitaines, et, en général, ils n'en avaient
» pas dans les armées de Napoléon (1), qui fai-
» sait faire, comme on sait, à ses troupes de
» grandes marches. Quant aux 3 chariots de
» munitions, 12 chevaux suffisent, puisque leurs
» mouvements ne doivent pas être aussi prompts
» que ceux des chariots de munitions de l'ar-
» tillerie ; pour les voitures de bagages et d'am-
» bulance, on pourrait facilement se procurer
» sur les lieux mêmes les chevaux nécessaires.
» On n'aurait donc besoin tout au plus que de
» 26 chevaux de selle, de bât et de trait, et
» une seule locomotive suffirait pour le trans-
» port du tout ; on pourrait même s'en passer si
» les bataillons ne comptaient que 800 hommes,
» et si on laissait derrière les chariots de bagage
» les moins nécessaires. »

(1) Dans les armées allemandes et dans l'armée russe, le nombre des officiers montés est beaucoup plus considérable que dans l'armée française. (*Note du traducteur.*)

Suite du premier article.

Août 1840.

« Supposons qu'une brigade d'infanterie de » 6 bataillons à 800 hommes, y compris les officiers, doive être transportée sur le chemin de fer avec ses chevaux et ses chariots les plus indispensables ; voyons combien il faudra de wagons pour les hommes, les chevaux et les chariots, en ménageant autant que possible les capacités et les forces de ce moyen de transport rapide.

» La brigade se compose d'un général de brigade avec 2 aides-de-camp, de 2 chefs de régiment et de 6 chefs de bataillon, avec 8 adjudants-majors et 2 médecins de régiment ; par conséquent de 21 officiers, qui nécessairement doivent être à cheval. Le général et les deux colonels prennent chacun deux chevaux avec eux ; les autres officiers se contentent, en attendant, d'un cheval chacun, et laissent leurs autres montures en arrière avec les gros bagages. Il faut donc compter 24 chevaux de selle. Il y a de plus, pour les officiers à cheval de la brigade, 10 che-

70 CALCULS STRATÉGIQUES DES ÉTRANGERS.

» vaux de bât, et en outre 2 chevaux de somme
» pour porter les objets d'ambulance et les mé-
» dicaments indispensables ; ce qui fait 12 che-
» vaux de bât.

» La brigade est suivie de 6 chariots de muni-
» tions, attelés chacun de 4 chevaux ; 3 chariots
» de réserve non attelés, pour les ustensiles in-
» dispensables ; 6 chariots non attelés (fourgons
» ou voitures) pour les chefs de l'administration,
» les médecins de bataillons et les officiers ma-
» lades, pour lesquels on se pourvoira de che-
» vaux par réquisition en temps et lieu ; ce qui
» fait 24 chevaux de trait et 12 chariots. On
» aura donc en tout à transporter 5,000 hommes
» (y compris les non combattants), 60 chevaux et
» 12 chariots.

» Nous supposons que les wagons pour le trans-
» port des voyageurs peuvent contenir 50 per-
» sonnes ; que ceux pour les chevaux sont pour
» 6 chevaux, et que les chariots de munitions sont
» placés chacun séparément.

» L'exigence totale consisterait en 100 wagons
» pour les hommes, 10 pour les chevaux et 12
» pour les effets ; en tout 122 wagons de trans-

» port ; ce qui ferait un double train à 20 et deux
» à 21 wagons. Par conséquent la brigade pour-
» rait être transportée moyennant 12 locomo-
» tives ; et les trains n'auraient pas une plus
» grande charge à supporter que cela n'a eu lieu
» sur divers chemins de fer, sans qu'aucune né-
» cessité particulière ait déterminé ce charge-
» ment.

» La plupart des chemins de fer de quelque im-
» portance tels qu'ils existent déjà pourraient suf-
» fire , à la rigueur, à ce transport d'une brigade
» ainsi répartie; mais cette méthode est vicieuse
» si on la considère sous le point de vue militaire.
» Nous allons donc établir une autre manière de
» compter, exigeant un plus grand nombre de
» wagons de transport. Il faut que tout ce qui est
» lié par les exigences de la tactique se trouve
» réuni autant que possible ; que les compagnies
» et leurs subdivisions , les pelotons et sections,
» en général les fractions, tant d'administration
» que de manœuvre, soient autant que possible
» transportés ensemble et avec une partie de
» leurs chefs

» Nous arrangerons , par conséquent , d'après

» ces exigences les trains destinés à transporter
» un bataillon complet, avec tout ce qui y appar-
» tient; les états-majors, les voitures et les chevaux
» seront répartis conformément à ces principes.
» Relativement aux voitures pour les hommes,
» nous supposons que la moitié des wagons desti-
» nés dans les trains ordinaires à la dernière
» classe suffit pour transporter 50 personnes par
» wagon et l'autre moitié à raison de 40. Nous
» ne comptons pas sur des wagons d'une capacité
» plus grande, car ceux à 6 et 8 roues ont à sur-
» monter sur les chemins de fer trop de difficultés
» surtout dans les courbes. Quant aux wagons à
» transporter les chevaux, nous les calculons tous
» à raison de 6 chevaux.

» On doit apporter d'autant plus de soin dans
» les projets relatifs aux constructions de cette
» espèce de wagons qu'il n'en existe encore pour
» le moment que très peu en Allemagne.

» On aura besoin, pour un bataillon de
» 800 hommes, y compris les officiers à pied,
» de 18 wagons pour le transport des hommes.
» Nous compterons cependant 19 wagons. Il nous
» paraît, sinon nécessaire, du moins désirable

» en effet, que les officiers soient réunis dans
» une voiture couverte : il y aura peut-être à
» excepter deux officiers qui se trouveront, l'un
» à la tête et l'autre à la fin du train. Les deux
» places qu'on gagnera ainsi pourront être don-
» nées aux maîtres ouvriers, etc., qui trouveront
» en outre quelques places près des voitures de
» munitions et des fourgons.

» Nous accorderons de même à chaque bataillon
» son chariot de munitions et une voiture particu-
» lière ou une calèche (1). Nous porterons aussi
» en compte les chevaux de selle, de somme
» et de trait nécessaires, et comme l'indique
» l'état qui va suivre.

» Il se trouvera sur le premier double train :

» Le général de brigade, 2 aides-de-camp,
» 4 chevaux de selle et 2 chevaux de bât. Le
» commandant doit être à la tête de transport,
» attendu qu'il est plus facile de donner des or-
» dres en arrière qu'en avant, au moyen des
» conducteurs du chemin de fer, et par des si-
» gnaux convenus d'avance.

(1) Tout cela est calculé d'après les habitudes de quel-
ques unes des armées allemandes. (Note du traducteur.)

74 CALCULS STRATÉGIQUES DES ÉTRANGERS.

» Un chef de bataillon avec un adjudant-major
» et 2 chevaux de selle ; le cheval de bât qui
» leur appartient sera remis à un autre transport ;
» en outre, 4 chevaux de trait. Le train se
» composera donc de 19 wagons pour les of-
» ficiers et soldats d'un bataillon ; de 2 wagons
» pour 12 chevaux, d'un chariot de munitions et
» d'une calèche, ou d'un second chariot de muni-
» tions.

» Au deuxième double train , se trouveront un
» chef de bataillon , 2 adjudants , un méde-
» cin de régiment , 6 chevaux de selle , 2 de
» bât et 4 de trait. Le train consistera en
» 19 wagons contenant le bataillon ; 2 wagons
» de chevaux , un chariot de munitions et une
» calèche.

» Le troisième double train consistera en un
» chef de bataillon , un adjudant , 2 chevaux de
» selle , et autres , savoir : le cheval de bât
» du premier train , 2 chevaux de somme avec
» les effets d'ambulance et les 2 chevaux de
» somme des 2 derniers trains ; en outre, 4 che-
» vaux de trait. Le train sera composé de 19 wa-
» gons du bataillon , 2 wagons de chevaux , un

TRADUCTION DE LA GAZETTE DE DARMSTADT. 75

» chariot de munitions et un fourgon d'outils et
» autres objets.

» Le quatrième double train est composé
» comme le second. Le cinquième et le sixième
» sont composés comme le troisième , à l'excep-
» tion cependant des chevaux de bât des officiers
» de l'état-major et des adjudants , qui se trou-
» vent déjà au troisième train. Chacun de ces
» deux trains est par conséquent composé des
» 19 wagons du bataillon , de 2 wagons de che-
» vaux , d'un wagon de munitions et d'un wagon
» d'outils.

» Le tableau suivant donnera un aperçu de cet
» arrangement , et servira à présenter cette idée
» d'une manière plus claire.

76 CALCULS STRATÉGIQUES DES ÉTRANGERS.

Tableau pour le transport d'une brigade d'infanterie.

(Extrait de la Gazette militaire de Darmstadt).

ÉTAT DU TRANSPORT.												MOYENS de transport.		TOTAL.	
	Nos doubles trains.	Officiers à cheval.	Officiers et soldats à pied.	Chevaux de selle.	Chevaux de somme.	Chevaux de train.	Chariots de munitions.	Fourgons de subsistances.	Wagons pour hommes.	Wagons des chevaux.	Wagons des effets.	Locomotives.	de tous les moyens de transport 48.		
I	5	800	6	2	4	1	1	1	19	2	2	23	2	1 général. 1 major. 3 aides-de-camp.	
II	5	800	6	2	4	1	1	16	2	2	2	23	2	1 colonel. 1 major. 2 adjudants. 1 médecin de rég.	
III	2	800	2	6	4	1	1	19	2	2	2	33	2	1 major. 1 adjudant.	
IV	5	800	6	2	4	1	1	19	2	2	2	23	2	1 colonel. 1 major. 2 adjudants. 1 médecin de rég.	
V	2	800	2	»	4	1	1	19	1	2	2	22	2	1 major. 1 adjudant.	
VI	2	800	2	»	4	1	1	19	1	2	2	22	2	1 major. 1 adjudant.	
Total.	21	4800	24	12	24	6	6	114	10	12	136	12			

» Il faut observer que dans les voitures ouvertes de chaque double train (nous en supposons 9 à 50 places, et 9 à 40) se trouveront 30 places non occupées; et que 20 personnes trouveront de plus des places dans les 4 voitures de transport. Ces 300 places, qui seront libres dans les 6 doubles trains, suffiront pour recevoir les non-combattants, les domestiques, les femmes, etc., de la brigade.

» Comme les doubles trains de 25 wagons et plus ne sont pas une chose extraordinaire, même sur les chemins de fer de 15 à 20 milles de longueur, on pourrait au besoin compléter encore 8 wagons pouvant transporter 48 chevaux de selle et de somme, ou 4 fourgons avec 16 chevaux de bât et 8 chevaux de selle, sans que les trains en fussent trop surchargés. Par contre, on aurait besoin, sur chaque chemin d'une longueur de 20 milles, de 2 locomotives de réserve, dans le but de prévenir toute interruption. Nous démontrons statistiquement que ce qui manquera pour transporter des corps de troupes plus nombreux, ce seront plutôt les wagons de

78 CALCULS STRATÉGIQUES DES ÉTRANGERS.

» transport que les locomotives. L'objection
» contenue dans l'ouvrage cité plus haut (1),
» et d'après laquelle on aurait besoin pour trans-
» porter 30,000 hommes, même sans parc d'ar-
» tillerie, de 696 locomotives, et l'assertion que
» la colonne aurait une longueur de 44 milles al-
» lemands (15 milles au degré), ne paraît-
» sent pas plus fondées que les grandes diffi-
» cultés que l'auteur prétend avoir découvertes
» pour le transport des troupes par les chemins
» de fer; ses calculs ont été établis d'après des
» bases fausses.

» Je pose en principe que l'apparition subite
» d'une ou de plusieurs brigades sur les points
» principaux d'opération que nous occupions au-
» trefois avec des forces très minimes, ou qui
» n'étaient gardés que par quelques escadrons,
» peuvent avoir, en bien des circonstances, des
» conséquences décisives.

(1) La citation se trouvait dans les premières pages de cet article que j'ai beaucoup abrégé. (*Note du traducteur.*)

Transport de l'Artillerie.

» Quand il s'agit du transport de l'artillerie
» sur les chemins de fer, la plus grande difficulté
» consiste dans le danger de l'explosion des cais-
» sons de munitions. Les étincelles qui sortant
» de la cheminée se répandent au loin, la braise
» encore brûlante qui tombe de la grille du foyer,
» présentent en effet des dangers ; il ne serait pas
» impossible cependant d'éviter le premier de
» ces deux inconvénients, le second serait plus
» difficile à écarter. On espère même, en em-
» ployant de bon charbon pour le chauffage, em-
» pêcher entièrement l'éruption des étincelles ;
» cependant les peines qu'on s'est données à cet
» égard n'ont pas encore eu un résultat entière-
» ment satisfaisant (1). On continue à essayer en
» Allemagne différents appareils nouveaux : un
» prix a été proposé pour cette importante amé-
» lioration. En ce qui regarde la grille, un chan-

(1) Sur ce point comme sur beaucoup d'autres il est évident que le temps et l'expérience vaincront les difficultés, feront disparaître les inconvénients. (*Note du traducteur.*)

80. CALCULS STRATÉGIQUES DES ÉTRANGERS.

» gement ne paraît pas praticable, le renouvellement continué de l'air étant indispensable. Ce pendant l'expérience acquise sur les chemins de fer en Belgique a prouvé que moyennant l'emploi de couvertures bien hermétiques et d'autres mesures de sûreté, l'embrasement de la poudre des caissons ainsi transportés serait bien moins à craindre que sur les chaussées pavées ou pierreuses qu'on ne peut éviter dans la marche des armées. Au surplus, la guerre en elle-même étant un état continué de dangers affrontés, on ne doit pas rejeter une méthode présentant des avantages décisifs par cela seul qu'elle est plus ou moins périlleuse; il faudrait sans cela défendre jusqu'aux feux de garde ou de bivouac par la seule raison que le soldat a la giberne remplie de cartouches et se place tout près des feux (1).

» Il existe une autre difficulté assez grave pour le transport de l'artillerie sur les chemins de fer : elle résulte du grand nombre de che-

(1) Il faut s'en tenir à l'assurance qu'on triomphera de ces chances d'explosion, ou bien renoncer, jusqu'à l'obtention de ce résultat, au transport des caissons. (Note du trad.)

» vaux et de voitures augmentant de beaucoup la
» longueur et la pesanteur des convois. On pour-
» rait bien, à la vérité, pour ce genre de trans-
» port, qui demanderait un matériel si considé-
» rable, se servir de relais de chevaux de trait au
» lieu de locomotives, et nous prendrons en con-
» sidération ce moyen comme pouvant être em-
» ployé en cas de besoin.

» Nous ne nous sommes occupés ici que des
» batteries légères de l'artillerie à pied, dont les
» pièces et les chariots sont calculés à raison de
» 4 chevaux. Nous comptons de plus pour chaque
» pièce une voiture de munitions ; pour chaque
» batterie 2 chariots de réserve, une forge de
» campagne et 4 à 6 chevaux de réserve. On ne
» peut placer sur les wagons ordinaires, tels qu'ils
» existent jusqu'à ce jour, qu'une pièce avec son
» avant-train ; cependant il restera encore assez
» d'espace pour placer les hommes qui la servent,
» et pour lesquels on établira des bancs le long
» des côtés du wagon. De cette manière on trans-
» portera une brigade d'artillerie, 4 batteries
» de canons et 2 obusiers sur les chemins de fer.

» En ménageant les places et les forces autant

82 CALCULS STRATÉGIQUES DES ÉTRANGERS.

» que possible, un double train de 24 wagons
» serait composé et chargé ainsi : 8 chariots
» avec 8 pièces et 120 hommes, 4 chariots de
» munitions et 64 hommes ; un chariot avec une
» voiture de réserve et 16 hommes ; 11 voitures
» de chevaux avec 66 chevaux de trait et de selle
» et 22 hommes. En tout 24 voitures et 13 cha-
» riots, 66 chevaux et 230 hommes.

» D'après ce compte, il resterait de la batterie
» 4 chariots de munitions, un chariot de réserve,
» une forge et 24 chevaux de trait.

» Par conséquent, 4 doubles trains suffiraient
» pour transporter une brigade entière avec ses
» dépendances. Au 5^e double train, on pourrait
» placer les 16 chariots de munitions, 4 chariots
» de réserve et 4 forges de campagne, c'est-à-dire
» en laissant en arrière l'attelage de ce parc de
» réserve. Si cependant on voulait le mettre en
» mouvement et le mener à la même destination,
» on pourrait le placer sur deux doubles trains
» dont chacun contiendrait : 8 chariots de muni-
» tions, 2 chariots de réserve, 2 forges de cam-
» pagne, et environ 54 chevaux de selle et de trait,
» en tout 21 voitures de transport.

» Si l'on avait le dessein de mettre en mouvement en un jour (la distance étant de 40 milles allemands) 15,000 hommes d'infanterie avec 32 pièces et l'attirail nécessaire, chariots, chevaux de selle, de bât et de trait, réunis autant que possible, conformément aux exigences qui résulteraient d'une prochaine rencontre de l'ennemi, on aurait besoin du matériel suivant :

» Pour 3 brigades d'infanterie, 36 locomotives, 342 wagons pour les hommes, 42 wagons de chevaux et 36 chariots ou voitures.

» Pour une brigade d'artillerie, 12 locomotives, 62 voitures pour les chevaux et 76 chariots. En tout 48 locomotives, 342 wagons d'hommes, 104 voitures de chevaux et 112 chariots. Il faut ajouter de plus 16 locomotives de réserve. Par contre, nous avons adopté pour chaque brigade d'infanterie 4 wagons de 4 chevaux en sus moyennant lesquels on transporterait la quantité de chevaux de selle que réclameraient les besoins du service habituel. Sur un chemin de fer pourvu de son matériel ordinaire, on ne manquerait pas de locomotives, car on a adopté pour base des calculs généralement établis 2 locomotives par

» chaque mille allemand, sur un chemin à double
» voie et suffisamment fréquenté. Pour ce qui
» regarde les wagons de transport qui manque-
» raient, on aurait à s'en pourvoir soit en les pre-
» nant sur d'autres chemins de fer, soit en les
» faisant construire.

» Si l'on considère qu'à la fin de l'an 1839, on
» comptait en Belgique sur les chemins de fer,
» d'après ce qui a été publié par le gouvernement,
» 82 locomotives, 392 voitures pour les voyageurs,
» 400 wagons pour le transport des marchandises,
» et 63 wagons pour le service du gouvernement,
» bien que les chemins de fer projetés fussent à
» peine à moitié achevés, il ne paraîtra pas très
» difficile dans l'avenir, et dans les localités où
» ce service sera complètement organisé, de se
» procurer le matériel indispensable à de sembla-
» bles transports. Le manque de voitures organi-
» sées pour le transport des chevaux qui existe au
» début de ces entreprises diminuera nécessai-
» rement à mesure que le transport du bétail
» deviendra plus fréquent; et à ce propos nous
» croyons utile de faire observer que, le 15 juin
» dernier, en Autriche, on a transporté sur le che-

» min. « *Ferdinand Nordbahnen* » 183 bêtes à cornes
» sur 23 wagons avec une seule locomotive.

» Il est plus difficile de transporter de la cavale-
» rie sur les chemins de fer au moyen de ma-
» chines à vapeur. L'expérience a déjà prouvé que
» beaucoup de chevaux sont tellement excités par le
» bruit des machines à vapeur, surtout par le son
» aigu des sifflets de signaux, qu'ils se blessent en
» se débattant ou quelquefois même deviennent
» malades à la suite de ce trajet. On a déjà remar-
»qué en Allemagne qu'un voyage de quelques
» lieues peut tellement agiter et épuiser les che-
» vaux, que parfois en arrivant ils refusent de
» manger. Les chevaux de l'artillerie n'ont pas cet
» inconvénient au même degré; ils sont, en effet,
» accoutumés aux détonations et à toute espèce
» de bruit. Plusieurs précautions pourraient obvier
» à toutes ces difficultés qu'entraîne le transport
» des chevaux sur les chemins de fer. La présence
» de quelques uns des hommes qui les soignent
» habituellement contribuerait à les calmer. On
» sait quelle influence la voix, soit menaçante, soit
» caressante, des personnes que les chevaux con-
» naissent, a d'empire sur eux. De plus on pour-

» rait, comme c'est l'usage dans les vaisseaux de
» transport, mettre les chevaux sur des sangles.
» Ces précautions sont bien compliquées sans
» doute, mais un si important résultat exige de
» grands préparatifs.
» En admettant même que des mesures bien-
» concertées écartent tous les inconvénients, il
» n'en resterait pas moins démontré qu'à peine
» on pourrait transporter un régiment de 750 ca-
» valiers avec les mêmes moyens qui suffiraient
» pour faire voyager 5,000 hommes d'infanterie
» ou 32 pièces de canon attelées avec leurs four-
» gons de munitions. Pour ces quantités égales de
» chacune des trois armes il faudrait 12 locomo-
» tives et 144 wagons.
» Il résulterait de tous ces détails que la ca-
» valerie doit, en général, renoncer à ce genre
» de transport. Jusqu'à ce que des moyens plus
» étendus aient été créés, on s'en tiendra au trans-
» port de l'artillerie et de l'infanterie. On préférera, en effet, toujours une brigade d'infanterie
» ou 4 batteries attelées, à 750 hommes de cava-
» lerie.
» Nous croyons que le maximum des forces

TRADUCTION DE LA GAZETTE DE DARMSTADT. 87

» qu'on peut jusqu'à présent transporter à la fois
» sur un chemin de fer d'une longueur de 30 à
» 40 milles d'Allemagne (15 au degré) est de
» 15,000 hommes d'infanterie et 32 pièces d'ar-
» tillerie, ou 20,000 hommes d'infanterie sans
» artillerie. A l'égard de cette arme, il sera néces-
» saire de prendre des mesures particulières aux
» points de départ et aux points de relais.

» Nous nous réservons de développer nos idées
» plus amplement dans les articles qui suivront,
» et nous prions le lecteur de ne pas oublier que
» nous parlerons surtout des chemins de fer pour
» le transport des réserves d'infanterie. Ces ré-
» serves, portées tout-à-coup sur les points où
» l'ennemi ne les attend pas, devront avoir sou-
» vent des résultats décisifs. »

Le résultat de ce rapport est que l'armée de l'Est a été déclarée victorieuse dans la bataille de la Saxe. Les deux armées ont été vaincues, mais l'armée de l'Est a obtenu une victoire décisive.

1. ~~Il est à noter que les deux derniers articles~~

~~évoquent l'application de la théorie de l'artillerie~~

~~à l'artillerie de campagne, celle-ci~~

DEUXIÈME ARTICLE.

~~Il est à noter que les deux derniers articles~~

~~évoquent l'application de la théorie de l'artillerie~~

« Dans notre premier article nous nous sommes
» occupés exclusivement du transport des troupes
» sur les chemins de fer au moyen des machines
» à vapeur. L'emploi des relais de chevaux sur ces
» mêmes chemins n'est pas de moindre impor-
» tance. Sur des chemins de fer de 2 à 3 milles d'Al-
» lemagne ou sur des chemins tortueux, dans les
» pays de montagnes, il sera plus avantageux de
» se servir de chevaux. Nous allons examiner les
» avantages qui peuvent résulter de leur emploi.

» Bien que le manque de locomotives soit
» moins à craindre que le manque de wagons et
» de voitures de transport, il peut se faire ce-
» pendant qu'une grande partie des locomotives
» disponibles ait été endommagée par un emploi
» extraordinaire des machines, et qu'on ne puisse
» s'en servir pendant quelque temps. On peut
» aussi être obligé par des circonstances parti-
» culières à réunir et à tenir prêtes toutes les lo-

» comotives d'un chemin de fer sur un point stratégique de ce chemin, de sorte que d'autres positions militaires importantes et plus éloignées se trouvent dépourvues de locomotives.
» Dans ce cas, et si l'on n'avait pas pris d'avance des mesures pour pouvoir au besoin employer les chevaux, l'utilité des chemins de fer serait très restreinte.

» Un wagon contenant 40 hommes avec armes et bagages représente 120 quintaux. Une voiture chargée d'une pièce de 6 avec son coffret rempli et 16 canonniers, ou un caisson de munitions avec le même nombre d'hommes, pèse environ 100 quintaux. Un chariot avec 6 chevaux de selle ou de trait et 2 conducteurs, forme le même poids.

» Maintenant si l'on admet qu'il ne soit pas prudent d'atteler plus de deux chevaux à un train de voiture, ce train entier pourra se composer :
» De 5 wagons contenant 200 hommes, ou de 6 voitures portant canons et 96 hommes, ou de 6 voitures portant 12 hommes et 36 chevaux.
» Appliquons maintenant ces raisonnements au

» transport d'un corps de troupes déterminé, pour
» voir jusqu'à quel point les moyens de transport
» dont dispose ce corps pourront suffire sur un
» chemin de fer. »

L'écrivain allemand propose ici de faire voyager les corps d'infanterie en utilisant, pour les premières stations, les chevaux ordinairement attachés aux bagages des divisions ou autres corps de troupes, et en leur fournissant des attelages de réquisition pour le reste de la route. Il semble préférable, si l'on reconnaît la possibilité d'employer les chevaux au transport des troupes, de n'avoir à toutes les stations que des attelages de réquisition. Je supprime également tout ce que l'auteur propose pour le transport de la cavalerie; au moyen de ses propres chevaux, son système paraît en effet trop compliqué pour être exécutable.

A l'égard du transport de l'artillerie sur les chemins de fer et au moyen de chevaux, l'auteur entre dans de très grands développements, pour prouver que les chevaux de l'artillerie elle-même, convenablement échelonnés et envoyés d'avance comme relais, peuvent suffire à ces transports.

Ses calculs sont établis avec soin ; mais il n'en reste pas moins prouvé qu'il n'existera pour faire mouvoir les longues files de wagons chargés soit d'infanterie, soit d'artillerie, que deux moyens praticables en grand, savoir : 1^o les locomotives à vapeur ; 2^o les chevaux de réquisition amenés des localités qui bordent les chemins. Quant à l'emploi des chevaux de l'artillerie elle-même établis en relais et traînant les files de wagons, il ne semble pas possible d'y songer.

Ces articles de l'officier allemand se terminent par des réflexions qui paraissent judicieuses, *surtout* en ce qu'elles en appellent en dernière instance à des essais préalables et multipliés.

En contestant même une partie des calculs que nous venons de présenter, il est en tout cas certain qu'avec des arrangements bien entendus, on peut tirer de l'emploi des chemins de fer des résultats très importants, quant au transport des troupes. On ferait bien d'ordonner en France des essais répétés, et de ne pas se laisser effrayer par les objections qui se présenteront de toutes parts avant que l'expérience ait été faite.

L'écrivain allemand termine ainsi :

« Nous croyons avoir prouvé qu'un corps de 15,000 hommes d'infanterie avec 30 pièces d'artillerie peut être transporté simultanément au moyen de la vapeur sur un chemin de fer, et l'on comprendra aisément qu'un pareil corps de réserve, qu'on peut faire paraître avec une promptitude presque incroyable, est à même de détruire toutes les combinaisons stratégiques de l'ennemi. Quant aux chemins de fer éloignés du théâtre même de la guerre, on pourra s'en servir également avec avantage en employant les chevaux ; car si les chaussées sont mauvaises, on ménagera le temps, et plus encore le matériel de l'armée ; et s'il était nécessaire de hâter encore plus ses mouvements, on pourrait employer les deux forces motrices à la fois ou alternativement. Lorsque les principales lignes de fer seront construites, on trouvera dans les réunions annuelles du contingent de la Confédération germanique des occasions de mettre en pratique tout ce que nous avons avancé relativement au transport des troupes et de l'artillerie. »

— 61 —

CHAPITRE VII.

Considérations d'un autre ordre.

Considérations qui, à la rigueur, peuvent se rattacher à celles que fait naître la question des chemins de fer.

J'ai dit plus haut que les Allemands, nos très estimables voisins, dans leurs journaux que nous avons le tort de lire trop peu, et dans leur belle langue que nous pouvons souvent regretter de ne pas voir plus répandue parmi nous, triomphent chaque jour de ce qu'ils nomment la stérilité de nos délibérations annuelles, et surtout de la lenteur de nos déterminations en matière de chemin de fer. Ce reproche que l'Allemagne fait à nos formes représentatives, et ceux qu'elle nous adresse sous mille autres rapports, sont pour elle une tâche très facile; car d'une part, nous ne ré-

pliquons presque jamais, attendu qu'on ne lit en France que bien peu de ces journaux. De plus, nous fournissons nous-mêmes, et quotidiennement, aux déclamations étrangères, les textes de dénigrement les plus ingénieusement élaborés. Notre presse périodique emploie une très grande part de l'esprit qu'elle a, et elle en a beaucoup; elle consacre une grande portion de cet esprit à tâcher de prouver à nous-mêmes et aux étrangers, que notre époque est la pire de toutes les époques; notre état social, le pire de tous les états sociaux.

Plusieurs de nos journaux de toutes couleurs qui sont lus avec avidité dans tout le monde civilisé, prodiguent dans un but unique toutes les ressources de logique profonde ou sophistique, de plisanterie légère ou acerbe fournies par la langue de Voltaire et de Pascal, qui n'a pas de nos jours autant dégénéré qu'on veut bien le dire. Ces jugements portés par nous-mêmes sous des formes si spirituelles et si variées sont l'une des joies des lecteurs étrangers. Nos écrivains, animés tous, sans doute (du moins il faut le croire), d'un sentiment sincère de patriotisme, ne s'aper-

çoivent pas qu'en voulant frapper sur le gouvernement et sur tous les ministères successifs, sans exception aucune, c'est surtout à la considération nationale qu'ils portent atteinte. Les étrangers se plaisent tout naturellement à prendre à la lettre ce que nous disons de nous-mêmes; ils ne peuvent avouer que s'ils avaient une presse aussi active et aussi indépendante que la nôtre, une langue aussi universelle que la langue française, nous serions fondés à répéter à leur sujet tout ce qu'ils peuvent dire de nous; car dans tous les pays, chez tous les peuples, les mêmes embarras existent et se renouvellement, les mêmes erreurs administratives se commettent; les mêmes passions s'agitent sous des formes diverses. La seule différence qui existe entre les pays de publicité et ceux de silence, c'est qu'ici tout est mis en relief et paraît au grand jour; tandis que là, tout est soigneusement tenu dans l'ombre, et ne se trouve partiellement révélé qu'alors qu'une main profane ou malhabile soulève par hasard le coin du voile sacré.

Notre presse remplit son devoir quand elle signale des abus, elle sert souvent à les faire dispa-

raître et à en prévenir le retour ; mais il est tout simple qu'à force de zèle et de vigilance , elle voie souvent le danger où il n'existe pas , des torts graves et de mauvaises intentions , où ne se trouvent que des erreurs inséparables de tout gouvernement, à quelque parti , à quelque pays qu'il appartienne. Une partie de notre presse s'évertue à démontrer chaque matin que nous sommes toujours au lendemain d'une faute et à la veille d'une catastrophe. Qu'on reprenne au hasard l'une de ces feuilles quotidiennes et oubliées , et l'on verra que depuis dix ans les mieux inspirés de nos journaux d'opposition n'ont jamais passé un seul jour sans exprimer un blâme , tandis que les plus ardents d'entre eux ont constamment uni les prévisions les plus sinistres à leur thème de dénigrement continu. Ainsi Paris est-il chaque jour comparé à Babylone, menacé comme Ninive. Et malgré tous ces anathèmes , malgré toutes ces prophéties, il n'en demeure pas moins l'un des centres de la civilisation européenne ; les étrangers y affluent , s'y plaisent , y jouissent paisiblement des délices d'un séjour calomnié , et s'étonnent quand ils voient les choses de près des

alarmes qu'ils concevaient en ne les considérant que de loin. Quant à la catastrophe prédicta avec tant de constance, elle n'arrive pas, elle trompe ces craintes chimériques ; et chaque année de paix rend de plus en plus improbable le bouleversement universel attendu de jour en jour.

Prenons-y garde, la postérité ne comprendra rien à cette réunion singulière de paix profonde et d'angoisse continue qui caractérise notre époque. Nos enfants se permettront même peut-être de rire de cette constance à nous inquiéter, nous, hommes de 1842, *qui avons joui dès à présent de la plus longue paix que le monde ait jamais connue*, et d'une paix qui n'est pas encore près de finir.

Oui, nous sommes en pleine jouissance de la plus longue paix que le monde ait jamais connue. Vingt-sept ans se sont écoulés depuis 1815. Une seule époque de l'histoire européenne présente un exemple analogue, et cet exemple, c'est dans le siècle le plus rapproché du nôtre qu'il faut le chercher, car il semble que le monde, en s'éclairant, comprenne de plus en plus que la guerre est une calamité dont les efforts de tous les hom-

mes sages doivent tâcher d'empêcher le retour. A aucune époque, la diplomatie de l'Europe n'a compris que telle est la seule vocation digne de véritables hommes d'État. Notre paix de vingt-sept ans dépasse déjà de six années celle qui s'écoula sous le règne de Louis XV entre la paix de 1720 et la guerre de 1741. Cette paix, qui ne fut que partiellement troublée en 1733, et que le cardinal de Fleury s'applaudissait tant de voir se prolonger sous son ministère, elle est déjà surpassée en durée. Quel nom donnera-t-on à cette longue période pacifique dont nous jouissons avec tant d'ingratitude? On dit la guerre de trente ans, la guerre de sept ans, les Cent-Jours; mais les historiens n'ont jamais encore donné des noms semblables aux séries d'années paisibles; ils n'ont point accordé les honneurs d'une dénomination particulière à la longue paix de cet excellent cardinal de Fleury. Comment nommera-t-on l'époque pacifique où nous vivons? Le ciel permettra-t-il qu'elle puisse s'appeler la paix de trente ans comme compensation et par opposition à la guerre sanglante qui vit tomber Gustave-Adolphe? La paix de trente ans, ce serait bien

peu, et nous toucherions bientôt à son terme !

Non, malgré toutes les prédictions, malgré toutes les passions insensées qui s'agitent encore, je crois fermement qu'après ces trente années de paix d'autres encore seront accordées à la terre, que les éléments de sagesse l'emporteront, que les intérêts matériels s'engageront si profondément de part et d'autres que la guerre deviendra de plus en plus impossible en Europe; et les chemins de fer dont nous nous écartons ici par une assez longue digression seront une garantie de plus d'union entre les peuples.

Cette paix si désirable pour le monde civilisé, elle doit dépendre surtout, à l'avenir, d'un bon accord entre la France et l'Allemagne, et remercions ici le ciel de nous avoir placés comme voisins de cette calme et bonne nation allemande, qui sera à l'avenir, plus que jamais, étrangère à toute pensée d'agression. La Providence, lorsqu'elle a fait de l'Europe le siège principal du christianisme, a choisi parmi les races humaines celle dont le caractère prudent et réfléchi la rendait la plus propre à occuper une place centrale dans ce continent européen sur lequel se trouvent

rassemblés presque exclusivement les bienfaits de la religion, de l'organisation politique régulière, de la civilisation. La nation allemande a eu dès lors en partage, avec cette position centrale, la mission de servir de contre-poids aux races plus vives et plus belliqueuses qui l'avoisinent au nord, à l'orient, à l'occident. Elle a eu mission de séparer les diverses nations dont le contact immédiat eût, sans nul doute, doublé en Europe les années de guerre que présente l'histoire des siècles passés ; cette belle mission pacifique était digne d'un tel peuple.

De grands, de glorieux avantages ont, d'autre part, été accordés à la nation française ; une langue tellement aimée des autres nations que, non seulement elle est, dans mainte capitale, celle des académies, celle des sciences élevées, celle des cours et des salons, mais qu'elle sert de nos jours aux traités, aux transactions de peuple à peuple, aux pactes qui forment la base du droit public européen et même aux travaux politiques de cinq ou six chancelleries étrangères, qui ne correspondent qu'en français avec leurs propres agents diplomatiques. L'universalité de

cette langue a donné nécessairement une grande puissance à ceux qui l'écrivent : quelques uns en abusent peut-être, mais ceux qui font un noble usage de ce moyen d'influence universelle, ceux qui de Paris plaident avec courage et habileté la cause d'une sage conservation de la paix, de l'humanité, de la clémence, de la civilisation, ceux-là sont lus attentivement dans le monde entier, et leurs écrits portent des fruits dont leur patrie peut être fière.

La nation française a eu de plus en partage une position géographique admirable ; elle a pu de bonne heure arriver à se réunir tout entière en un seul corps, tandis que l'Allemagne est restée morcelée. Mais peut-être ce morcellement d'une nation si puissante, d'une nation qui fut conquérante et qui a toujours conservé une grande énergie militaire; peut-être ce fractionnement de territoire, cette multiplicité de souverainetés indépendantes perpétuées de siècle en siècle, entraient-ils dans les vues providentielles qui, en organisant l'Europe chrétienne, voulaient lui épargner les guerres continues.

Mais si l'Allemagne n'a point été réunie sous

un même sceptre aux époques successives où nous acquîmes, à titres divers, l'héritage des ducs de Bretagne, de Bourgogne, de Normandie et des autres grands vassaux, elle a d'autres avantages à faire valoir. Ainsi c'est de la race germanique que la plupart des dynasties de l'Europe tirent leur origine ; de nos jours encore les princes des plus illustres maisons souveraines de l'Allemagne ont été appelés à s'asseoir sur des trônes étrangers.

Le corps germanique en état de confédération continuera au surplus à être l'une des plus sûres garanties de la paix européenne. Il est de l'essence des confédérations d'être surtout créées et organisées pour la défensive. Il serait à peu près impossible de réunir dans un but d'agression et de conquête ; d'armer, pour un principe, une trentaine de souverainetés indépendantes. Les nouveaux moyens de communication rapide qui s'établissent en Allemagne, et qui sont destinés à consolider encore davantage le lien fédéral, ne feront qu'ajouter à ces dispositions, et c'est de ce point de vue pacifique qu'il faut surtout considérer cette découverte.

J'ai parlé au commencement de ce chapitre des attaques continues que la presse allemande dirige contre la France, pour ainsi dire à son insu. Les écrivains de l'Allemagne répondront sans nul doute que c'est pour repousser certaines des agressions de nos feuilles qu'ils se sont vus forcés d'entrer en lice, surtout dans ces derniers temps; mais je répliquerai à mon tour que c'est bien avant 1840 et tout-à-fait indépendamment des passions momentanément soulevées des deux côtés du Rhin par cette crise passagère, que c'est en général et tous les jours que les écrivains allemands attaquent la France. Répéter à propos de chemins de fer et à propos de tout, que notre gouvernement représentatif ne produit que des paroles et du bruit; représenter la France comme le centre de toutes les immoralités, le foyer propagateur de toutes les mauvaises passions, tel est le thème habituel des feuilles allemandes. Avant de recourir à la récrimination, mauvais moyen d'argumentation, quand il n'est pas étayé d'autres bonnes raisons, examinons ici combien sont fondés les reproches qu'on nous adresse.

Est-il vrai, en premier lieu, que nous ayons

perdu notre temps en vaines déclamations depuis que nous avons élevé une tribune ; examinons ce qui est résulté pour la France et pour l'Europe de ces délibérations.

Remarquons toutefois que je ne parle point de celles qui se sont renouvelées à propos de chemins de fer. Nous sommes en effet obligés de convenir, qu'à ce seul égard, nous avons beaucoup moins agi que parlé ; mais après avoir fait de bonne foi cette concession exceptionnelle, examinons sérieusement si nos délibérations méritent le reproche de stérilité que l'Allemagne leur adresse si gratuitement.

Assurément si dans les onze années qui viennent de s'écouler la paix a été conservée, ce n'est point faute d'éléments de rupture et de guerre. Les anciennes monarchies eussent dans cet intervalle trouvé vingt occasions pour ensanglanter l'Europe; de nos jours tout s'est passé en paroles et en écritures. La tribune française peut réclamer une part immense dans cette conservation de la paix ; à plusieurs reprises les passions déchaînées par les événements, excitées par la presse, n'ont été contenues qu'à la suite de la

libre discussion établie sur les questions de paix et de guerre. Les débats parlementaires élevés entre les représentants des intérêts et de l'honneur du pays ont seuls la puissance de calmer, dans les moments difficiles, une nation nombreuse, riche en ressources de tous genres, enthousiaste, passionnée pour la gloire des armes. Les souverains absous de l'ancienne France, sans pouvoir pour contenir ces dispositions, aimait mieux abuser de ces avantages; de là les guerres aventureuses de François I^{er}, de Louis XIV, de Napoléon. Ces guerres-là sont devenues à jamais impossibles aujourd'hui; et que l'Europe le sache bien, elle en est redévable à la forme représentative du gouvernement de la France. Est-ce à dire pour cela que cette France, appuyée sur sa brillante épée, soit devenue moins apte à la tirer du fourreau? Oser le prétendre ce serait oublier que dans cet intervalle de paix européenne de nombreux épisodes de guerre ont montré ce que nos soldats et nos généraux feraient encore sur un plus vaste théâtre. Ils n'ont marché à aucune guerre injuste, mais de brillants succès ont partout couronné leurs armes. En Algérie, cette école si propre à

former de bonnes troupes, ils ont combattu pour une cause d'humanité et de civilisation. Avant cette conquête, la piraterie infestait une mer qui baigne tout le midi de l'Europe ; plusieurs puissances maritimes payaient aux Barbaresques un tribut annuel pour assurer leur navigation ; le canon de la France a détruit la piraterie qui se perpétuait de siècle en siècle.

L'Europe nous tient peu compte de ce service ; il est d'autres actes de la France qu'elle oublie et qu'il faut lui rappeler. Cette France constitutionnelle si étrangement taxée d'immoralité, en modifiant dans les dix dernières années plusieurs points importants de sa législation, a donné à la terre les plus grandes leçons, les meilleurs exemples de moralité que jamais peuple ait présentés aux autres nations.

Nos premières révolutions, après avoir d'abord porté des fruits amers, ont en dernière analyse tellement éclairé notre esprit et épuré nos cœurs, qu'une clémence, une mansuétude inouïes jusqu'à ce jour ont remplacé les réactions sanguinaires dont les partis triomphants présentent encore hors de France le douloureux spectacle.

En pénalité politique nous avons poussé l'humanité aussi loin que le permet l'intérêt défensif et conservateur de la société.

Notre code criminel a vu modifier ses dispositions les plus rigoureuses ; la marque a été abolie, tandis que le supplice de la roue existe encore dans plusieurs États de l'Europe.

La confiscation a été à jamais rayée de notre législation comme contraire à l'équité, à la dignité nationale.

La loterie a été abolie ; nos législateurs ont repoussé du budget de la France un revenu considérable, mais dont la source était impure ; la loterie subsiste encore dans beaucoup de pays.

A l'abolition de la loterie, a succédé l'établissement des caisses d'épargne, double bienfait accordé aux classes laborieuses.

Les maisons de jeux ont été fermées à Paris et dans toute la France, d'après les mêmes considérations ; et les peuples qui continuent à crier au scandale quand ils prononcent le nom de notre grande capitale, ont laissé subsister les jeux et en tirent de gros revenus.

Le sol de la France est devenu l'asile des pro-

scrits politiques de tous les pays. Et qu'on ne dise pas que nous n'admettons à cette généreuse hospitalité que ceux dont les opinions coïncident avec les nôtres. L'Espagne, ce beau pays qui a tant de droits à toutes nos sympathies, nous a envoyé successivement les débris des partis divers qui l'ont agité trop long-temps, et nous les avons confondus avec les autres exilés dans notre bienfaisance hospitalière.

Nous avons revu et amélioré beaucoup de points de notre législation. Le régime de nos prisons a été modifié ; il ne se passe pas de session sans qu'il naisse une mesure utile. Non, les étrangers ne sont pas fondés à dire que nos délibérations sont stériles.

Ils sont tout aussi peu dans le vrai lorsqu'ils prétendent mettre leur moralité au-dessus de la nôtre ; les autres capitales européennes n'ont rien à reprocher à Paris sous ce rapport ; les vertus irréprochables, les mœurs élégantes et pures s'y trouvent mêlées exactement dans les mêmes proportions à tous les degrés de corruption dont l'humanité présente en tous lieux l'affligeant spectacle. Le moraliste, impartial dans

sa sévérité, généralise sa vertueuse indignation, et reconnaît que c'est à la race humaine tout entière qu'il faut adresser le reproche de voir ses mœurs se détériorer dans les grandes agglomérations.

Les feuilles étrangères font fréquemment de violentes et singulières sorties contre la démoralisation croissante de la France. Ce qui peut leur donner cette singulière idée, ce sont peut-être les nombreux procès criminels que nous avons le tort de rendre si retentissants. Toutes les contrées de la terre produisent à peu près dans la même quantité proportionnelle ces crimes dont les détails atroces font frémir; mais les procès jugés par nos cours d'assises ont seuls le triste privilége d'être colportés dans toute l'Europe en même temps que nos romans et nos drames. On lit les détails hideux de ces événements réels avec autant d'intérêt que les fictions sanglantes des romanciers les plus renommés; on frémit, on s'indigne à chaque crime nouveau raconté avec tant de complaisance par nos journaux, on adresse des reproches au pays où se commettent ces for-

110 CONSIDÉRATIONS D'UN AUTRE ORDRE.

faits. Le lecteur étranger oublie que les archives du greffe voisin de sa demeure renferme des récits analogues dans ses cartons silencieux. Les annales de nos tribunaux font partie des lectures à grands succès que nous fournissons à l'Europe.

Non, les autres nations n'ont pas le droit d'arguer contre la moralité de la France, des nombreux procès criminels dont nous leur envoyons les détails.

Il est un point cependant qui excite en France aussi bien qu'à l'étranger une profonde indignation, c'est la persistance qu'a mise dans ses attentats une légion de scélérats impies. Mais le crime qui s'agit encore dans les régions les plus inférieures de notre société, nous le surveillons, nous le dompterons. Des procès récents nous ont appris à redoubler de vigilance ; la mauvaise foi seule pourrait reprocher ces crimes à une nation qui les couvre de son exécration.

Que les autres pays cessent donc leurs déclamations contre notre patrie et notre époque, qu'ils cessent de faire l'énumération des crimes racontés complaisamment par nos journaux. Il s'en com-

met de semblables chez tous les peuples de la terre. On en parle ou on n'en parle pas, voilà toute la différence.

A l'égard de l'immoralité de notre presse, nous sommes obligés de convenir que quelques uns de nos auteurs ne se sont point montrés scrupuleux ; mais c'est ici que nous recourrons, envers les autres peuples, à la récrimination. Nous avons des livres immoraux et libres sans doute ; mais toutes les littératures, anciennes ou modernes, en offrent de semblables : *Don Juan*, de lord Byron; *Faust*, de l'immortel Goëthe, sont des œuvres de génie, sans doute ; mais tant que ces écrits vivront, les littératures étrangères n'auront aucun droit d'accuser la nôtre d'impiété licencieuse.

Nos romans, nos drames, nos vaudevilles, au surplus, quelque répréhensibles que soient certains d'entre eux, obtiennent un débit prodigieux à l'étranger. Non seulement on y fait à nos auteurs l'honneur de les traduire, mais encore chaque jour le chagrin de les contrefaire.

Il est en outre un reproche banal qu'on adresse

à la France, c'est celui de l'accroissement d'une tendance irréligieuse. A cet égard, on se trompe complètement de date; une partie de la nation donna, il est vrai, au monde, il y a bientôt cinquante ans, le cruel spectacle d'une incrédulité aggressive; mais qui ne sait que dans les derniers temps surtout, et au milieu de la tolérance absolue que proclame notre loi politique, la foi religieuse a été en progrès, et que nos églises sont plus remplies que jamais? Qui ne sait que le clergé de France, dont l'Europe entière reconnaît les lumières et les vertus, se montre satisfait de la tendance qui ramène insensiblement la nation française aux pratiques d'une foi sincère?

De tous les reproches qu'on nous adresse, il n'en est donc aucun que nous ne puissions, soit détruire, soit rétorquer. Nous sommes en droit d'affirmer qu'on dit beaucoup de mal de nous, parce qu'on s'occupe beaucoup plus de nos actions et de nos écrits qu'il ne serait nécessaire de le faire. C'est là un des désavantages de cette publicité qui est dans nos habitudes et dans nos institutions.

La plupart des jugements erronés qui s'éta-

blissent de nation à nation proviennent de la connaissance très imparfaite que les peuples ont presque toujours l'un de l'autre, et souvent malgré un voisinage séculaire. Les Allemands se plaignent de ce que nous les connaissons si peu, et ils ont raison; mais ils s'imaginent nous connaître et pouvoir nous juger, et ils ont tort. Les préventions réciproques de ces deux peuples qui sont voisins depuis deux mille ans, sont une singularité frappante pour qui les connaît, et affligeante pour qui les aime tous les deux. De notre part, il nous faut l'attribuer à ce que nous voyageons rarement, et que nous savons si peu la langue de nos voisins. Quelques uns de nos auteurs font dans les traductions qu'ils entreprennent, des contre-sens qui divertissent à juste titre les lecteurs allemands. Nous nous trompons sur l'Allemagne, mais avec légèreté; les Allemands se trompent sur la France avec méthode, et en s'appuyant en général sur des préventions traditionnelles et surannées qu'ils n'ont pas eu encore l'occasion d'examiner et d'abandonner.

Les Allemands qui nous connaissent et nous apprécient sont rares; il en existe cependant, et

114 CONSIDÉRATIONS D'UN AUTRE ORDRE.

le nombre va s'augmenter en même temps que les relations deviendront plus faciles et plus fréquentes. Les reproches dont j'ai fait l'énumération pour les repousser, prouvent à quel point les peuples de la Germanie sont mal renseignés sur ce qui nous concerne ; et ces injustes déclamations contre la situation de la France , elles sont quotidiennes , et je pourrais les citer.

Tout ce chapitre pourra sans doute être considéré comme un hors d'œuvre, et il est vrai qu'en l'écrivant je me suis un tant soit peu écarté de la question matérielle qui nous occupe. Mais j'ai voulu envisager cette invention sous l'un de ses points de vue principaux , celui de la connaissance plus intime que les nations feront l'une de l'autre.

J'ai voulu de plus défendre notre pays, et même notre époque , d'injustes et continues agressions. J'ai voulu prouver que dans tous les lieux et dans tous les temps on peut trouver matière à ces vertueuses sorties d'indignation ou à ces jérémades de profond découragement dont notre siècle est si prodigue; prouver que si tous les pays et tous les âges ne produisent point un Juvénal, ils

présenteraient tous du moins les turpitudes qui inspiraient ses satires éloquentes; prouver que notre époque tant décriée n'a rien à envier aux autres siècles; bien plus, que si les catastrophes tant prédictes se réalisaient, nous regretterions amèrement les années pacifiques dont nous ne savons pas jouir.

Notre France, j'ai voulu prendre son parti contre les déclamations, et tout au moins contre les déclamations étrangères. Notre époque, il m'a semblé pouvoir la défendre comme une autre patrie. Je ne veux pas en effet qu'un jour mon fils en lisant ce que publient aujourd'hui l'envie, l'erreur ou l'exagération, s'imagine que les années où j'ai vécu sont les plus condamnables de toutes celles qu'ait jamais éclairées le soleil; car je pense, au contraire, qu'au milieu de fautes et d'erreurs inseparables de l'humanité, il s'est fait de nos jours d'utiles et de grandes choses.

A ces affirmations, à ces pronostics favorables, que les alarmistes dont j'attaque les idées taxeront naturellement d'un excès d'optimisme et de sécurité, j'ai cru pouvoir joindre une réponse adressée à quelques écrivains de cette nation alle-

116 CONSIDÉRATIONS D'UN AUTRE ORDRE.

mande pour laquelle je professe depuis tant d'années l'estime la plus profonde et la plus sincère. C'est ce sentiment surtout qui me fait attacher du prix aux jugements qu'elle exprime sur notre compte. Je fais des vœux pour que la paix entre l'Allemagne et la France se prolonge : de cette paix dépend celle du monde entier ; je fais des vœux pour que d'inutiles menaces de conquête et d'invasion ne retentissent plus sur le Rhin, d'une rive à l'autre ; je désire que des voyages plus fréquents, une connaissance plus intime et plus approfondie établie entre deux grandes nations, fassent disparaître les préventions réciproques, et avec elles toutes les causes de dissensément. Cette connaissance intime que les siècles n'ont pu établir encore, j'ose espérer qu'elle sera le résultat de la plus belle invention qui ait été faite depuis trois cent cinquante ans ; j'ose espérer, en un mot, que les lignes de fer que l'Allemagne et la France étendent en ce moment l'une vers l'autre, amèneront surtout des occasions nouvelles de se connaître et de s'apprécier, de régler d'utiles rapports de commerce et d'échange, d'établir les tarifs et les prohibitions sur des bases plus rai-

sonnables ; d'étendre par tous les moyens, en un mot , des relations amicales de longue durée.

Je me suis efforcé de prouver que les étrangers n'adressent que d'injustes reproches à notre pays , à ses mœurs , à sa tendance , à sa littérature , à ses institutions. A ce dernier égard nous avons en ce moment même une bonne occasion pour réduire au silence les détracteurs des formes représentatives. Une immense question va occuper nos chambres , qu'elle soit résolue d'une manière prompte et satisfaisante. En fait de chemins de fer, discutons peu , mais agissons ; mettons de côté nos exigences , nos rivalités locales ; entravons le moins possible , pour cette fois tout au moins , l'action si difficile du pouvoir en pareille matière. Par une session fertile en résultats effectifs , arrêtons les reproches de stérilité verbeuse et d'hésitation tracassière , que l'étranger croyait pouvoir se préparer à nous adresser. .

SECONDE PARTIE.

EXPOSÉ DESCRIPTIF.

CHAPITRE VIII.

RÉSEAU AUTRICHIEN.

**Autriche. — Hongrie. — Pologne autrichienne et russe. —
Royaume Lombardo-Vénitien.**

Comme toutes les choses nouvelles, les chemins de fer, leur valeur, leur avenir, ne peuvent être compris et appréciés qu'à la suite des enseignements que fournit une pratique de quelque étendue et de quelque durée. L'Allemagne a du moins déjà obtenu cet avantage. Bien que ses lignes construites et parcourues soient encore assez restreintes, elles ont cependant permis de recueillir quelque fruit des premières leçons que donne l'expérience effective.

Il y a dix ans, le continent européen n'avait sur cette partie de la question que des idées

obscures ou complètement fausses ; les gouvernements aussi bien que les populations , les capitalistes qui voulaient faire des chemins de fer dans un but de spéculation aussi bien que les fabricants et les voyageurs qui désiraient qu'on créat des railways afin de s'en servir, tout le monde en parlait sans exacte connaissance de cause , sans base solide de calcul ni d'appréciation. Aujourd'hui les gouvernements et les populations se sont éclairés sur cette question. En France, la presse et la tribune l'ont déjà partiellement dégagée de son obscurité primitive ; chacune de nos sessions , chacune de nos discussions doit lui apporter successivement en clarté une partie de ce qui peut lui manquer encore : la pratique fera le reste.

En Allemagne, la presse a beaucoup travaillé à cette tâche de l'examen d'une question importante et nouvelle. Les tribunes allemandes s'en sont , il est vrai, occupées ; mais elles n'ont point l'autorité et le retentissement de celles des chambres d'un grand pays , et d'ailleurs les États constitutionnels du corps germanique ont construit moins de routes de fer que ses deux grandes

monarchies. Les négociations internationales ont, à leur tour, contribué en Allemagne à faire connaître la vérité sur les points les plus importants de cette matière.

Les journaux ont, en définitive, été les principaux promoteurs de travaux si étendus ; les écrivains allemands et leurs lecteurs étaient d'avance préparés à donner et à recevoir ces leçons. Il existe des commencements, des échantillons de chemins de fer sur toute la vaste surface du sol germanique, tandis qu'il est un grand nombre de points de notre territoire où cette nouveauté est complètement inconnue. Pour agir sur l'esprit de la multitude, il faut, avant tout, frapper ses yeux ; et c'est parce que beaucoup d'Allemands *ont vu* des chemins de fer, que chez eux l'engouement est si universel et si progressif, que les gouvernements et les populations réunissent leurs efforts et leurs ressources.

C'est après avoir vu les lignes déjà réalisées jusqu'à Brünn, étendues en idée jusqu'à Dresde et Berlin, que le gouvernement autrichien a pris, il y a un mois, la grande résolution de se charger de toutes les lignes. Voici le résumé succinct

de ce qui a été décidé à cet égard par ce gouvernement circonspect, mais prévoyant et éclairé.

Extrait succinct du Décret de l'Empereur d'Autriche, relatif aux chemins de fer.

« Considérant que les motifs qui peuvent engager à abandonner à l'industrie particulière les chemins de peu d'étendue, les embranchements sur les lignes principales, ne sont plus valables lorsqu'il s'agit de grandes voies de communication, il est arrêté que désormais les chemins seront divisés en deux classes : les chemins de l'État et les chemins particuliers (*Staat und Privatbahnen.*)

» Sont chemins de l'État ceux que l'Empereur a déclarés ou déclarera tels. Les chemins déjà rangés dans cette classe sont :

- » Le chemin de Vienne à Dresde par Prague ;
- » Le chemin de Vienne à Trieste ;
- » Le chemin qui traversera le royaume Lombardo-Vénitien ;
- » Enfin celui qui se dirigera vers la Bavière.
- » Les priviléges déjà accordés pour ces grandes

lignes à des compagnies particulières seront maintenus ; mais là où il n'existe point de compagnies, tous les travaux seront exécutés aux frais de l'État.

» A l'avenir, le tracé des chemins de fer, lors même qu'ils ne seront point chemins d'État, sera déterminé dans toute sa longueur par le gouvernement.

» L'exploitation des chemins d'État sera concédée par contrats temporaires à des entrepreneurs particuliers.

» La direction générale de tout ce qui concerne les chemins de fer est confiée à la présidence de la chambre de la Convention (*Präsidium der Allgemeinen Hofkammer*), qui aura sous ses ordres un comité spécial pour ce qui regarde la partie technique et administrative.

» Quant aux chemins qui ne sont point ou ne seront point déclarés chemins de l'État, aucune modification n'est apportée aux règlements existants. »

L'ingénieur italien Francesconi a été chargé de proposer les plans et de surveiller les travaux.

Cette sage détermination du gouvernement impérial est digne, sous tous les rapports, de fixer notre attention.

La monarchie autrichienne se compose de parties de territoires aussi diverses par les idiomes qu'on y parle, que par leur aspect géologique et le degré de leur développement agricole. Ce pays, dans quelques unes de ses provinces, de même que la Russie, n'a pu prendre pour exemple dans l'établissement de ses chemins de fer et des autres voies de communication, les principes suivis à cet égard par l'Angleterre, la France et la Belgique. Ces contrées riches et populeuses permettent et ordonnent même une grande perfection, un soin extrême, un certain luxe de construction. L'Autriche a dû plutôt se modeler, pour quelques unes de ses lignes assez étendues, sur les méthodes qui ont été suivies dans les États-Unis d'Amérique. Ce n'est pas en effet seulement sous le rapport des chemins de fer que l'on peut comparer ce qui existe dans quelques provinces de l'Autriche à ce que présentent les États-Unis. Le Danube, quoique traversant des contrées fertiles et habitées par de nombreuses popula-

tions, était, si on en excepte sa partie inférieure, aussi dénué de navigation qu'un des fleuves traversant les déserts du Nouveau-Monde. Les bateaux à vapeur ont enfin utilisé ce moyen d'union si vainement indiqué par la nature entre l'Occident et les régions orientales. On doit attribuer surtout le parti qu'a pris l'Autriche de mettre à profit cette admirable voie de communication fluviale, à l'association des douanes allemandes, qui a constraint cette puissance à s'ouvrir de nouveaux débouchés. L'augmentation considérable de la population en Hongrie, qui, en développant une plus grande industrie agricole, a rendu les moyens d'exportation plus nécessaires, a contribué à cette tardive détermination. La navigation du Danube promet de grands résultats, et le canal de jonction du Main les rendra bientôt plus importants encore. L'Angleterre s'en est déjà préoccupée vivement.

La Hongrie est, comme on le sait, un pays complètement dénué de chaussées et de canaux. Les lois de ce pays par rapport à la propriété du sol étaient un obstacle à tous les travaux publics. Ces difficultés sont, en grande partie, levées au-

jourd'hui, et une législation nouvelle a permis les ventes par expropriation pour cause d'utilité publique.

La Hongrie, grâce aux bateaux à vapeur qui voguent sur son grand fleuve, grâce aux chemins de fer que l'on construit et prolonge à travers ses plaines fertiles, mais peu explorées, voit un nouvel avenir s'ouvrir devant elle.

Voici le détail des divers chemins de fer que possède dès à présent ou que projette l'empire autrichien.

CHAPITRE IX.

AUTRICHE.

Chemin de fer de Budweiss à Linz, avec les stations Oberndorf et Weissendorf

Ce chemin, commencé en 1824 et terminé en 1829, traverse un pays montagneux et accidenté. Une société par actions avait été constituée au capital de 6,350,000 francs; les travaux ont été conduits par l'ingénieur Gerstner.

Ce chemin a 17 milles ou 119 kilom. de longueur, ainsi 3 milles de plus que n'en a la route ordinaire entre Linz et Budweis. Le transport ne peut s'y faire qu'à force de chevaux, ce qui en diminue la rapidité et en augmente le prix. Un terrain défavorable, le peu de voyageurs

qui fréquentent ce chemin, toutes ces circonstances réunies ont conduit à un bien faible résultat.

Chemin de fer entre Prague et Pilsen.

Ce chemin n'a pu être mené que jusqu'à Lana. Il est construit d'une manière très peu solide en raison du manque de matériaux nécessaires ; il a, du reste, tous les défauts du chemin dont il vient d'être parlé : terrain impropre pour de telles constructions, relations et envois trop rares entre les deux villes, et, ce qu'on ne devrait jamais perdre de vue dans l'établissement d'un chemin de fer, manque presque absolu de voyageurs. Tous ces inconvénients constituent un ensemble peu brillant ; mais il est juste de remarquer que ce chemin et le précédent sont les premiers qui aient été construits ; qu'ils l'ont été à peu de frais ; que l'on y a employé beaucoup plus de bois que de fer ; que l'on n'avait pas encore acquis l'expérience de ces sortes d'entreprises, et que le seul but avait été de faciliter les transports, surtout ceux du sel, à Budweis sur la Moldau.

Ces deux premiers essais auraient fait peu

d'honneur aux chemins de fer d'Allemagne, si des entreprises plus heureuses n'étaient venues effacer cette fâcheuse impression.

Chemin de fer de Linz à Gmünden.

Le chemin de Linz à Gmünden (distance de 87,000 mètres) a été commencé en 1835 et terminé en 1837. Ce chemin a été beaucoup mieux construit que les deux précédents (Budweis à Linz, de Prague à Pilsen).

Il sert également au transport du sel, et cette route étant beaucoup plus fréquentée par les voyageurs qui vont à Salzburg par Ischl, l'administration de ce chemin de fer a réalisé de grands bénéfices ; il fournit habituellement 10 p. 100 de dividende. Depuis 1838 on a établi sur le lac de Gmünden un bateau à vapeur dont la machine est chauffée au moyen du bois, fort abondant dans ce pays, où la houille est jusqu'à présent fort chère.

Les mines de charbon sont très nombreuses dans l'empire autrichien, mais elles y étaient fort mal exploitées. Ce fait a déterminé une société de capitalistes français à offrir ses fonds et ses

procédés pour étendre et perfectionner cette exploitation.

Le chemin de fer entre Linz et Gmünden a été ouvert le 1^{er} mai 1839, sur une longueur de 9 milles ou 63 kil. ; il n'est point destiné aux voitures à vapeur, on n'y emploie que des chevaux.

Chemin du Nord, dit de l'Empereur Ferdinand.

(*Kaiser Ferdinand's Nordbahn.*)

Ce chemin va de Vienne à Brünn, et à Olmütz ; il se prolonge jusqu'à Varsovie.

Stations : Wagram, Gänsendorf, Anger, Dürnkruth, Hohenau, Lundenburg, et Brano-witz.

Il a été construit par actions à double voie jusqu'à Gänsendorf ; seulement il sert aux voyageurs et au transport des marchandises et des bestiaux.

Des entrepreneurs se sont engagés envers l'administration des postes à se charger, sans rétribution aucune, de l'expédition des lettres, actes et paquets du gouvernement. Quant au transport des autres objets qui sont du ressort des diligences (*fahrende Posten*), ils doivent s'en charger

aussi, mais moyennant une taxe qui sera convenue et arrêtée entre eux et l'administration des postes.

Du 1^{er} au 30 mai septembre 1840, le nombre des voyageurs a été de 124,698, et la recette s'est élevée à 319,734 florins d'Autriche ou 799,335 francs.

Un autre rayon de la ligne principale qui va à Bochnia et Olmütz, celui de Lundenburg à Ungrisch-Hradisch, a été ouvert à la circulation le 5 mai 1841.

Une ligne qui est de la plus haute importance pour l'Allemagne du Nord et pour celle du Sud, est celle qui de Ratibor en Silésie, vient se réunir au chemin Ferdinand, et qui, avec le temps, établira une communication directe entre Vienne et Berlin.

Le gouvernement a approuvé le prolongement du chemin de Stockerau, une des branches du chemin de Ferdinand s'étendant vers Linz en longeant la rive gauche du Danube. Cette jonction de Vienne avec la principale ville des possessions autrichiennes en-deçà de l'Enns, est de

la plus haute importance, non seulement pour le commerce, mais encore sous le rapport stratégique, depuis qu'on a fait de Linz un vaste camp retranché au moyen de 32 bastilles ou tours rondes, d'une construction particulière très ingénieuse, et nommées tours Maximiliennes d'après le nom de leur inventeur, l'Archiduc Maximilien.

La course d'essai sur la partie de Hradisch à Nepagedl, longue de 2 milles environ, a eu lieu le 18 juillet 1841, et le 26 du même mois on a ouvert à la circulation la branche du chemin nord qui de Vienne s'étend à Stockerau.

On a terminé aussi, le 18 août 1841, un autre rayon de ce chemin, qui va jusqu'à Prerau, et qui a 10 milles de long ou 70 kil.

La branche ci-dessus de Stockerau est d'un rapport immense.

On s'occupe aussi des travaux préparatoires d'une autre branche qui ira à Lemberg (ou Léopold, capitale de la Galicie), et contribuera puissamment au succès de toute l'entreprise.

C'est le 29 août 1841 qu'a eu lieu le premier essai sur la ligne entière de Vienne à Prerau, dont

l'étendue est de 25 milles d'Allemagne ou 195 kil.

Cette distance énorme de 50 milles d'Allemagne, pour l'aller et le retour, a été parcourue en un jour sans le moindre accident.

Le chemin de Ferdinand, qui, en peu de mois, a ouvert à la circulation trois nouvelles branches, longues ensemble de 17 milles d'Allemagne ou 119 kil., savoir : celle de Hradisch, Stockerau et Prerau ; ce chemin a vu terminer aussi, en octobre 1841, un autre rayon de 3 milles ou 21 kil., qui mène de Prerau à Olmütz, et qui forme le complément de cette grande entreprise. Il met Vienne en communication avec plusieurs forteresses importantes de l'Autriche.

La communication avec Olmütz, dont le commerce est déjà très considérable par lui-même, est, par rapport au commerce avec la Bohême, la Silésie, la Pologne et la Russie, plus importante que celle avec Brünn.

Le chemin de fer de Vienne à Olmütz a 28 milles d'Allemagne ou 196 kil. de long, ce qui fait pour aller et revenir 56 milles ou 238 kil., qui ont été parcourus aussi en un seul jour.

On a prolongé maintenant cette route jusqu'à Ostrau et Oswiencin, qui est à 21 milles 11/16 ou 150 kil. de Prerau.

Le devis des travaux préparatoires de terrassement se monte à 1,854,000 florins, ce qui fait 88,200 florins par mille (25,830 fr.). La compagnie a décidé à l'unanimité qu'on procéderait immédiatement à la construction du chemin, qu'elle veut terminer en deux ans, et qui doit être disposé pour l'exploitation par la vapeur.

Chemin de fer de Vienne à Raab.

Le 21 juin 1841, a été ouverte une partie de ce chemin, celle de Baaden à Wiener-Neustadt, et postérieurement aussi une autre partie entre Mœdling et Baaden.

Chemin de fer de Prague à Dresde.

Les banquiers et principaux capitalistes de Vienne ont déclaré, en juillet 1840, ne vouloir prendre part, comme on le leur avait proposé, à l'entreprise du chemin de fer de Prague à Dresde, qu'autant que celui de Vienne à Prague aurait d'abord été établi.

Dans l'espoir que l'autorisation pour le chemin de Prague à Dresde sera prochainement accordée, il s'est formé à Prague, en janvier 1841, un comité chargé de la direction des travaux préparatoires, et qui, depuis lors, les pousse avec vigueur.

Après avoir examiné et reconnu avec le plus grand soin toutes les lignes où il paraissait convenable de construire un chemin de fer sur lequel on pût effectuer les transports par la vapeur, on s'est pleinement convaincu qu'une seule de ces lignes est réellement convenable et propre à l'établissement d'un chemin de cette espèce ; c'est celle qui suit, à quelques détours près, le cours de l'Elbe et de la Moldau.

Il est hors de doute qu'il sera établi aussi une communication entre Vienne et Prague, soit par Brünn, soit plus directement. Celle qui par la suite existera de Prague à Dresde sera le complément nécessaire d'un système de chemins de fer en Allemagne ; d'un système qui joindra le Nord au Midi, et dont l'extension probable jusqu'à Trieste offrira une ligne continue de la Baltique à l'Adriatique et la Méditerranée.

Quand la route de Prague à Dresde sera con-

struite, il ne restera plus qu'un rayon de 9 milles ou 54 kil. à établir, depuis Jüterbogk jusqu'à Riesa, pour arriver à une ligne de communication directe entre Vienne et Berlin.

Chemin de fer de Vienne à Varsovie.

Les travaux préparatoires du chemin ont commencé au printemps de 1840 ; le nivellation est terminé, et les points principaux sont déjà arrêtés et tracés. Il passera par Schernewitz, Pioserkowo et Tschenstochau (en polonais Czestokhow).

Chemin de fer central de Hongrie, ou de la rive gauche du Danube.

Déjà en 1836, lors de la clôture de ses délibérations, la Diète se prononça en faveur de l'établissement de ce chemin et l'autorisa, sous la condition qu'on y ferait entrer la ligne de Pesth aux frontières de la Moravie.

Les actions de ce chemin, qui forment un capital de 8 millions de florins ou 20 millions de francs, étaient déjà toutes prises en juillet 1840.

Chemin de fer de Presbourg à Tirnau.

Le premier chemin de fer qu'ait possédé la

Hongrie, celui de Presbourg à Tirnau, a été ouvert en septembre 1840.

On prévoit qu'il se prolongera plus tard jusqu'aux bains très fréquentés de Trenschin, au nord.

Chemin de fer de Vienne à Trieste.

Il avait été proposé depuis long-temps, mais toujours des considérations de diverses natures en ont retardé l'exécution. On prévoit aujourd'hui que ce chemin sera l'objet d'une sollicitude particulière de la part du gouvernement autrichien. Il faudra beaucoup de persévérance et d'argent pour franchir le terrain accidenté qui sépare Vienne de la capitale de l'Illyrie ; mais de puissants intérêts ordonnent de triompher de ces obstacles.

Il a été décidé que l'ouvrage sera terminé dans l'année prochaine, et que l'inauguration sera faite le 1^{er} juillet 1844.

CHAPITRE X.**BAVIÈRE.**

Le royaume de Bavière a fait depuis quinze ans d'immenses progrès en fait d'administration financière; l'industrie a pris en outre dans ce pays un essor très remarquable. Le Roi Louis a attiré dans sa capitale, au début de son règne, les peintres, les sculpteurs, les architectes, les artistes les plus distingués de l'Allemagne; des élèves ont été formés, et sont à leur tour devenus des hommes célèbres. Aujourd'hui Munich présente des collections admirables d'objets d'arts, des écoles de peinture et de sculpture dont les productions répandent dans le public le sentiment du beau. L'école de peinture de Munich est fertile

en productions remarquables. Les Cornelius, les Kaulbach, les Schnorr, les Hess, les Riedel, les Stieler, sont des peintres distingués. Le sculpteur Schwanthaler, par la création de ses douze statues colossales en bronze doré au mercure et au feu, a produit des objets d'art dont ni l'antiquité ni les temps modernes n'offrent les exemples.

La peinture sur verre des artistes bavarois surpassé en beauté les vitraux des siècles passés. L'architecture a suivi une égale impulsion; car d'ordinaire, tous les arts marchent du même pas à la voix des princes qui savent les protéger. Les architectes Klentze et Gærtner ont élevé à Munich de magnifiques constructions, et ces bâtisses ont à leur tour, en nécessitant des travaux de tous genres, exercé une très grande influence sur l'industrie bavaroise. Elle était fort arriérée il y a vingt ans, elle se trouve aujourd'hui de niveau avec celle du nord de l'Allemagne, et lui est même déjà supérieure à quelques égards. C'est au Roi actuel que la Bavière doit tous ces bienfaits, et il faut ajouter qu'au milieu de tant de brillants et utiles travaux, ce Prince a trouvé le moyen de diminuer les impôts.

Un gouvernement qui s'occupe avec tant de dévouement des intérêts généraux ne pouvait pas rester en arrière en matière de chemins de fer.

Les royaumes de Bavière et de Saxe ont, par convention du 14 janvier 1841 (signée entre le baron de Gise et le baron de Koenneritz, ministre de Saxe en Bavière) arrêté l'établissement d'un *chemin de fer de Nürenberg à Leipzig*. Ce chemin, qui passe en Bavière par Erlangen, Bamberg et Hof, et en Saxe par Plauen et Altenburg, est d'une importance très grande, puisqu'il joint le midi au nord de l'Allemagne, traverse toute la Bavière, touche au canal du Main au Danube, cette voie immense de communication, et donne une nouvelle extension aux relations commerciales du Zollverein (Association de Douanes).

Le Roi de Bavière avait également décidé l'établissement du *chemin de fer d'Augsbourg à Nürenberg*, et fixé au 1^{er} juillet 1841 l'époque du commencement des travaux.

C'est l'État qui se charge des frais de toute la ligne, depuis Augsbourg jusqu'à Hof, en passant par Nürenberg.

La portion du chemin depuis cette dernière

ville jusqu'aux frontières bavaroises doit être terminée d'ici à cinq ans.

Cette route joindra le Danube à l'Elbe; et, au moyen du canal du Danube au Main, l'orient à l'occident.

Il est en outre question de faire en Bavière des chemins de fer dans les directions suivantes :

1° *Au sud-ouest d'Augsbourg*, dans la vallée de la Nerlach, par Kempten, à Lindau sur le lac de Constance.

2° Au nord-ouest, vers Dillingen pour gagner le railway du Neckar et du Rhin.

3° On projette, en outre, un chemin qui se dirigerait sur Ulm, et, passant par Kanstad, Heilbronn et Heidelberg, joindrait la Bavière-rhénane au royaume de Bavière.

4° La Bavière s'est entendue avec la Saxe, relativement à l'établissement du chemin de fer qui, au-dessous de Bamberg, à quelques lieues des frontières de Cobourg, quittera celui de Hof, pour s'étendre par Cobourg, Hildburghausen, Meiningen, jusqu'aux lignes de fer de la Hesse et de la Prusse.

5° Il conviendrait qu'on prolongeât aussi la

ligne depuis Munich jusqu'à Salzbourg et Vienne, et il est hors de doute que cette communication sera établie

Chemin de fer, dit de Louis, de Nürenberg à Fürth.

Construit sans station intermédiaire, par une compagnie d'actionnaires, ce chemin fut ouvert à la circulation en 1835. Il sert aux voyageurs et au transport des marchandises et des bestiaux.

Sa longueur totale est de 2 lieues de Bavière ou 7 kil. Le trajet se fait en vingt ou vingt-cinq minutes, quand le train est tiré par des chevaux, et en quinze ou vingt minutes par la vapeur.

Ce chemin est très fréquenté et le dernier dividende de janvier 1842 a été de plus de 16 p. o/o.

Chemin de Munich à Augsbourg

Avec les stations intermédiaires Lochhausen, Maisach, Nannhofen, Althennenberg, Mering, et les stations principales Pasing, Olching et Stierhof. (Les travaux ont été dirigés par l'ingénieur Feigel.)

Près de Maisach, la construction du chemin de fer présente la particularité de l'affermissement d'un terrain marécageux, au moyen d'une espèce de pilotis en béton (mélange de cailloux

et d'argile) placé en échiquier et enfoncé successivement comme le serait une pilotis de bois. Cette méthode pourrait être étudiée pour servir en France dans des localités analogues.

La longueur de ce chemin est de 16 lieues 1/4 de Bavière ou environ 57 kil.

Il a été construit par actions et a coûté 4,100,000 florins, ou 9,015,000 francs, y compris toutefois une partie du matériel d'exploitation.

Il a été ouvert dans toute son étendue le 1^{er} octobre 1840, et sert aux voyageurs et au transport des marchandises et des bestiaux.

Les voyages de jour se font par la vapeur, en 2 heures 1/2, durée moyenne.

On avait aussi organisé des transports qui se faisaient de nuit, au moyen de chevaux, et qui étaient destinés principalement au transport des marchandises ; mais on a dû y renoncer, parce qu'ils ne donnaient pas de bénéfices.

Le nombre des passagers a été, pendant l'année 1840 de 253,680, et la recette totale, pendant le même temps, s'est élevée à 254,779 florins bavarois ou 547,774 francs.

Chemin de fer à Hof (frontière du royaume), par Donauwörth, Nürenberg et Bamberg.

Ce chemin se divise comme il suit, en 12 sections :

- 1^{re} d'Augsbourg à Meitingen;
- 2^e de Meitingen à Donauwörth (passage du Danube);
- 3^e de Donauwörth à Nemding;
- 4^e de Nemding à Weissenburg;
- 5^e de Weissenburg à Nürenberg;
- 6^e de Nürenberg à Erlangen (Université);
- 7^e de Erlangen à Forschheim;
- 8^e de Forschheim à Bamberg;
- 9^e de Bamberg à Lichtenfels;
- 10^e de Lichtenfels à Culmbach;
- 11^e de Culmbach à Münchberg;
- 12^e de Münchberg à Hof.

Les travaux commenceront sur ces douze points à la fois.

CHAPITRE XI.

GRAND DUCHÉ DE BADE.

Le grand duché de Bade, l'un de nos voisins les plus immédiats parmi les peuples du corps germanique, a particulièrement été excité en fait de chemins de fer par l'émulation que ce voisinage lui inspirait. Notre chemin de Strasbourg à Bâle pendant son établissement et depuis qu'il est en activité, a été pour les Badois une cause de vifs regrets ; se voir devancés sur ce point, tandis que le reste de l'Allemagne a tant d'avance sur nous dans ces constructions, a produit dans ce pays un redoublement d'ardeur et de sacrifices.

Chemin de fer de Manheim aux frontières de la Suisse, près de Bâle.

L'établissement de ce chemin ayant été décrété par la loi du 29 mars 1838, le ministère du grand duché de Bade créa, pour la construction

des chemins de fer, une direction générale qui entra immédiatement en exercice, organisa l'administration, et s'occupa sur-le-champ des travaux préparatoires. Par l'article 2 de la loi du 28 mars 1838 relative à la formation des fonds pour les chemins de fer, il fut ouvert au ministère un crédit de 4 millions de florins ou 8,619,518 francs, pour couvrir les besoins jusqu'au 1^{er} juillet 1839.

Direction de toute la ligne.

On avait déjà terminé en mai 1839 les travaux préparatoires pour fixer le cours de toute la ligne qui, de Manheim, doit s'étendre par Heidelberg, Carlsruhe, Rastadt, Offenburg, Dinglingen et Freiburg, jusqu'aux frontières de la Suisse.

C'est par suite de ces considérations d'intérêt commercial extérieur et en même temps pour donner plus de développement au commerce intérieur, que l'établissement de ce chemin de fer a été résolu. Il faudra donc, pour arriver à ce double résultat, que les stations intermédiaires entre les villes ci-dessus désignées se rapprochent autant que possible des montagnes, dont

les populations sont très industrieuses et très commerçantes ; il faudra que partout, à moins de raisons majeures, on ait dans ce tracé spécialement en vue les points sur lesquels débouchent les routes des vallées.

Le chemin, dont la longueur totale est de 62 lieues 3/10^e ou 217 kil., a été divisé en 13 sections, et à chacun de leurs points de démarcation il sera établi une station avec les bâtiments nécessaires.

Outre ces stations principales, il en sera établi encore 8 autres intermédiaires.

Devis général du chemin entier.

La construction de la chaussée ou digue disposée à recevoir une double voie, mais n'en ayant effectivement qu'une :

11,911,908 fl. ou 25,610,602 fr.
Bâtiments, etc., des diverses stations..... 2,016,294 fl. ou 4,534,872 fr.
Total..... 15,928,202 fl. ou 29,945,474 fr.
Travaux préparatoires et frais d'administration..... 543,410 fl. ou 7,585,515 fr.
Matériel d'exploitation..... 1,655,476 fl. ou 5,559,271 fr.
Total..... 15,927,088 fl. ou 40,888,960 fr.
Fonds de réserve..... 694,280 fl. ou 1,462,702 fr.
Total..... 16,621,368 fl. ou 42,550,702 fr.
Pour la seconde voie..... 5,894,240 fl. ou 12,672,516 fr.
Total..... 22,515,608 fl. ou 55,025,218 fr.

Tout ce qui dans le duché de Bade, tient à l'agriculture, tout ce qui prend à cœur la force défensive du pays, l'honneur national, désire ardemment le prompt établissement de ce chemin.

Le ministère a de nouveau assigné 4 millions de florins ou 8,600,000 francs à la continuation des travaux qui doivent être poussés activement au-dessus de Heidelberg et au-dessous de Kehl. Un grand nombre de communes se sont réunies pour demander que, tout en continuant la ligne de Manheim à Kehl, on s'occupât aussi des travaux préparatoires qu'exige celle de Kehl à Bâle, notamment pour quelques points, qui présentent beaucoup de difficultés. On pense, en définitive, que les chemins de Kehl à Bâle pourront être terminés d'ici à cinq ans.

La motion faite par la chambre des députés, en 1841, relativement aux mesures à prendre pour hâter la construction de ce chemin de fer, a été favorablement accueillie par le gouvernement qui a promis d'accélérer, autant qu'il sera en son pouvoir, les travaux aux frais de l'État.

L'expropriation des terrains nécessaires se poursuit rapidement.

Il a été de nouveau fortement question d'établir, par actions de 50 florins ou 107 francs, un chemin de fer de Carlsruhe à Knielingen. Il mettrait la capitale du grand duché de Bade en communication avec le Rhin. Ce chemin, comme tous ceux qui ne font point partie de grandes lignes, et qui ne sont que des embranchements devant satisfaire à des intérêts de localités, peut de préférence être construit par actions d'un prix peu élevé. Ce fragment de ligne de Carlsruhe à Knielingen pourra se réaliser, grâce à cette cotisation des populations intéressées ; les villages et même les individus prendront de ces actions de 50 florins ou 107 francs et les fractionneront même entre eux : c'est un bon exemple à suivre en tous pays et dans les localités analogues.

— — — — —

qui dépendent du ministère des travaux publics, et qui sont destinés à assurer la communication entre les diverses parties de l'empire.

Le ministère des travaux publics a été fondé en 1850, et il a pour objectif de développer et d'organiser les communications entre les diverses parties de l'empire.

CHAPITRE XII.

Le ministère des travaux publics a été fondé en 1850, et il a pour objectif de développer et d'organiser les communications entre les diverses parties de l'empire.

Le ministère des travaux publics a été fondé en 1850, et il a pour objectif de développer et d'organiser les communications entre les diverses parties de l'empire.

Le ministère des travaux publics a été fondé en 1850, et il a pour objectif de développer et d'organiser les communications entre les diverses parties de l'empire.

Le ministère des travaux publics a été fondé en 1850, et il a pour objectif de développer et d'organiser les communications entre les diverses parties de l'empire.

Le ministère des travaux publics a été fondé en 1850, et il a pour objectif de développer et d'organiser les communications entre les diverses parties de l'empire.

Le ministère des travaux publics a été fondé en 1850, et il a pour objectif de développer et d'organiser les communications entre les diverses parties de l'empire.

Le Würtemberg, disent chaque jour les gazettes allemandes, doit se hâter de construire des chemins de fer. Ils sont devenus aujourd'hui une question vitale; et il faut que tôt ou tard ce royaume en établisse, s'il ne veut rester entièrement isolé, s'il ne veut voir couler autour de lui, sans pouvoir y puiser, les sources immenses de commerce et de richesse que ce nouveau moyen de communication et de transport va répandre sur l'Europe entière.

Les grandes difficultés que présente le terrain montagneux de ce pays laissent peu d'espoir qu'il se forme des compagnies d'actionnaires pour des

entreprises de ce genre : c'est donc le gouvernement qui doit s'en charger.

Les syndics du commerce et de l'industrie d'Ulm ont présenté au Roi une requête pour demander que les chemins de fer depuis si longtemps projetés de Friederichshafen à Ulm, et de là à Stuttgart par Geisslingen, fussent enfin établis aux frais de l'Etat.

On se promet, pour les intérêts de l'Allemagne du sud, les plus heureux résultats des négociations que le Würtemberg et Bade ont entamées à cet égard.

Des ingénieurs badois ont provisoirement examiné le terrain, et l'on prétend qu'ils ont reconnu la possibilité d'établir, de Pforzheim à Carlsruhe, un chemin qui ferait entrer la première de ces deux villes, si importante par son commerce et par son industrie, dans la ligne de communication de Stuttgart à Carlsruhe.

De son côté, le gouvernement württembergeois a fait procéder aussi à la reconnaissance du terrain.

Les ingénieurs qui ont été chargés de cette opération ont déclaré que la nature du terrain

permet l'établissement en Würtemberg, de railways qui parcourraient le pays dans diverses directions ; les uns, pour former la communication du Rhin au Danube, les autres pour faciliter le commerce intérieur et donner une nouvelle impulsion à l'industrie.

Les premiers auraient une importance générale pour l'Allemagne, les autres seraient dans l'intérêt spécial des diverses parties du Würtemberg : combinés cependant de manière à ne former qu'un seul et même système, ils se diviserait en trois portions principales.

1° Deux sections dans les contrées inférieures du pays.

(a) Un rayon de Heilbronn à Cannstatt.

Il suivrait, sur une étendue de sept lieues à peu près, la vallée du Neckar et aurait en tout environ 15 lieues de long.

Le devis approximatif des frais de ce rayon, qui serait disposé pour recevoir deux voies, mais qui cependant n'en aurait d'abord qu'une seule, se monte à 4,900,600 florins ou 10,536,290 fr.

(b) Un chemin de jonction, depuis les frontières de Bade (Knisslingen), jusque devant

Ludwigsburg, où il débouche sur l'autre chemin.

Il resterait pendant 42 kil. environ sur le territoire de Würtemberg et 20 kil. sur celui de Bade. Sa longueur totale serait de 105 kil. depuis Stuttgart jusqu'à Manheim, et de 84 kil. jusqu'à Carlsruhe.

Les frais de construction sont estimés à 3,150,000 florins ou 6,787,878 francs.

Il résulte de là que les sections inférieures auraient jusqu'à Stuttgart à 98 kil. peu près, dont 91 avec une pente moyenne de 1/500, et 7 dans une position horizontale.

Le total des frais serait de 8,300,000 florins ou 17,885,520 francs.

2° Un prolongement de la ligne jusqu'au Danube devrait couper une chaîne des Alpes. Celle qui s'étend entre Canstadt et Ulm oppose les difficultés et les obstacles les plus compliqués.

De l'une à l'autre de ces deux villes, le chemin aurait, en passant par Esslingen et Goeppingen, une longueur de 105 kil., dont 2 courraient horizontalement, et 28 et un tiers sur un pente qui varierait entre 1/115 et 1/857, qui donne pour terme moyen 1/258. Cependant 20 lieues res-

tent en-dessous de cette pente moyenne, et 8 environ n'arrivent qu'à celle de 1/200 qui est peu considérable.

Les frais sont estimés à 9,150,000 florins ou 20,522,500 francs.

Un autre moyen d'arriver au Danube et à Ulm, serait de tourner par l'est, le point le plus élevé des Alpes, en suivant les longues vallées de trois rivières (1) qui sont de proche en proche en communication avec la vallée du Neckar, non loin de Canstadt. Cette direction serait sans doute préférable à l'autre, si l'on ne craignait qu'un chemin qui conduirait au Danube sur un point au-dessous d'Ulm, ne portât un grand préjudice aux intérêts de cette ville manufacturière.

La longueur de la route qui a été étudiée dans ces vallées serait de 140 kil. environ.

Le devis des frais de construction n'est point encore achevé, il donnera probablement des résultats à peu près pareils à ceux des autres sections.

3^e La jonction du Danube au lac de Constance, par Biberach. Cette ligne offre des difficultés bien plus grandes qu'on ne l'avait pensé d'abord.

(1) La Rems, la Brenz et le Kocher.

A partir d'Ulm, on a 588 pieds, et à partir du lac de Constance 839 pieds à monter, pour arriver à la crête des Alpes qui sépare le Rhin et le Danube, et qui détermine les directions de ces deux fleuves. Il en résulte une pente qui varie entre 1/150 et 1/1,000 et dont le terme moyen est de 1/313.

Le devis porte les frais à 6,300,000 florins ou 13,545,000 francs.

On s'occupe du nivellation d'une route qui de Memingen (Bavière) irait à Friederichshafen par Aitrach sur l'Iller (frontière de Würtemberg) Leutkirch, Isni et Wangen. Cette opération promet d'heureux résultats.

Le devis se monte à 2,400,000 florins ou 5,520,000 francs.

Le gouvernement württembergeois a promis de protéger de tous ses moyens cette entreprise, qui sera faite par des particuliers.

Information toute récente.

Le Würtemberg présente à son tour, comme les autres contrées de l'Allemagne, l'un de ces sujets de contestations qui s'élèvent souvent de

ville à ville pour la direction à donner aux lignes de fer. En ce moment il existe une très vive querelle entre Ulm et Heidenheim. « Peu importe, » après tout, l'issue de cette guerre de plume, » pourvu, » disent les Allemands préoccupés de leur grande pensée nationale, « pourvu qu'une » ligne quelconque traverse bientôt, de part en » part, ce pays placé dans une direction très » importante ! »

Prenons exemple de cette pensée élevée de patriotisme qui regarde en pitié de misérables rivalités locales.

CHAPITRE XIII.

RÉSEAU PRUSSO-SAXON.

La Prusse, cette puissante et intelligente monarchie ajoutera beaucoup à son influence et à sa popularité, par la prompte réalisation de ses grandes lignes. Son gouvernement a trop de tact et d'habileté politique, pour ne pas profiter de l'immense avantage que lui donne aujourd'hui, ainsi que je l'ai déjà dit, sa surface presque entièrement plane; cet avantage tout nouvellement apprécié, fera disparaître les inconvénients de la longueur disproportionnée de son territoire qui, sur plusieurs points, se trouve resserré par des enclaves et des angles rentrants.

La Prusse, cette puissante et intelligente monarchie ajoutera beaucoup à son influence et à sa popularité, par la prompte réalisation de ses grandes lignes. Son gouvernement a trop de tact et d'habileté politique, pour ne pas profiter de l'immense avantage que lui donne aujourd'hui, ainsi que je l'ai déjà dit, sa surface presque entièrement plane; cet avantage tout nouvellement apprécié, fera disparaître les inconvénients de la longueur disproportionnée de son territoire qui, sur plusieurs points, se trouve resserré par des enclaves et des angles rentrants.

Jusqu'à ce jour on considérait les contrées baignées de la mer, coupées de rivières navigables

comme les plus favorisées du ciel, sous le rapport géographique; de nos jours, une particularité qui ne présentait jadis aucun avantage, devient une source de prospérité commerciale et de puissance stratégique.

La Prusse avec ses 1,000 kil. de plaines rarement interrompues de Mémel à Trèves, pourra terminer ses lignes de fer plus vite et à moins de frais que la monarchie autrichienne, située, comme nous, dans la partie de l'Europe plus montagneuse que ses contrées septentrionales.

Le Roi de Prusse a décreté que les chemins de fer de la Prusse seraient construits et exploités par des sociétés privées, et que l'Etat n'interviendrait que dans les cas de nécessité.

Il a été décreté que les chemins de fer de la Prusse seraient construits et exploités par des sociétés privées, et que l'Etat n'interviendrait que dans les cas de nécessité.

CHAPITRE XIV.

Le Roi de Prusse a décreté que les chemins de fer de la Prusse seraient construits et exploités par des sociétés privées, et que l'Etat n'interviendrait que dans les cas de nécessité.

PRUSSE.

Le Roi de Prusse a décreté que les chemins de fer de la Prusse seraient construits et exploités par des sociétés privées, et que l'Etat n'interviendrait que dans les cas de nécessité.

Le Roi de Prusse a décreté que les chemins de fer de la Prusse seraient construits et exploités par des sociétés privées, et que l'Etat n'interviendrait que dans les cas de nécessité.

Le Roi de Prusse a décreté que les chemins de fer de la Prusse seraient construits et exploités par des sociétés privées, et que l'Etat n'interviendrait que dans les cas de nécessité.

Chemin de fer de Berlin à Potsdam.

Le Roi de Prusse a décreté que les chemins de fer de la Prusse seraient construits et exploités par des sociétés privées, et que l'Etat n'interviendrait que dans les cas de nécessité.

Il a été construit par actions et sert au transport des personnes et des marchandises.

La loi publiée il y a quelques années impose, il est vrai, aux entrepreneurs l'obligation de prendre un arrangement avec l'administration des postes, mais cet arrangement est entièrement à l'avantage des actionnaires.

La volonté du Roi est que l'administration des Postes n'impose aux entreprises des chemins de

fer, d'autre obligation que celle de se charger gratis de l'expédition des lettres et des paquets qui sont du ressort des postes.

Ce chemin a 3 1/2 milles d'Allemagne ou 24 kil.; il a coûté 1,378,000 écus de Prusse ou 5,098,600 francs.

Chemin de fer de Berlin à Francfort - sur - l'Oder.

Ce chemin, qui a 10 1/2 milles de long, passe devant Kœpnick, traverse Fürstenwalde et Rosengarten.

Il est d'une grande importance commerciale.

Un ordre du cabinet du 28 mai 1840 autorise l'établissement de cette ligne, qui est construite par une compagnie d'actionnaires autorisée par ordonnance du 15 mai 1841. Le capital est de 2,200,000 écus courants de Prusse ou 8,140,000 francs.

Le transport des personnes aura lieu pendant le jour à la vapeur, et celui des marchandises se fera de nuit au moyen de chevaux.

Ce chemin sera terminé probablement à la fin de 1842.

Chemin de fer dit de Berlin - Anhalt.

Ce chemin va de Berlin à Kœthen.

Stations : Trebbin, Lückenwalde, Jüterbogk, Wittenberg, Koswig, Roslau, Dessau et Kœthen.

Longueur, 20 milles ou 140 kil.

Il a été construit par actions avec un capital de 4,200,000 écus, et a été ouvert à la circulation le 10 septembre 1841.

Durée du trajet, 10 minutes par mille.

Il sert aux voyageurs et au transport des marchandises et des bestiaux.

De Jüterbogk, auprès duquel passe le chemin, on a l'intention d'ajouter une branche qui irait à Riesa, et d'établir une communication directe entre Berlin et Dresde, et conséquemment avec Prague et avec le Sud-Est.

Il touche l'Elbe à Wittenberg, descend le long de la rive droite de ce fleuve par Koswig, jusqu'à Roslau, et gagne ensuite Dessau et Kœthen, après avoir traversé l'Elbe, dont les parties basses ont été encaissées au moyen de digues.

Cette ligne de Berlin à Kœthen, qui excite le

plus vif intérêt dans toutes les parties de la Prusse , met le Nord-Est et tous les pays situés à l'Est en contact avec le centre de l'Allemagne, et forme un débouché très avantageux pour les produits agricoles de ces fertiles contrées.

Chemin de fer de Magdebourg à Köthen, Halle et Leipzig.

Stations principales : Schoenebeck, Gnadau sur la Saale, Köthen, Sturmsdorf, Halle, Schkeuditz.

Longueur de Magdebourg à Leipzig , 14 milles ou 98 kil.

Durée de tout le trajet , de trois heures à trois heures et demie.

Le chemin a été construit à double voie , par actions , et ouvert , pour le transport des personnes , le 18 août 1840, et pour celui des marchandises , le 15 novembre suivant.

Des officiers expérimentés ont fort blâmé , sous le rapport stratégique , qu'on ait établi ce chemin sur la rive gauche de l'Elbe , parce que , disent-ils , on sera dans la nécessité de le détruire en cas de guerre avec l'Occident.

Cette ligne est très fréquentée , et donne pour

les actionnaires les résultats les plus satisfaisants.

Les communications furent quelque temps interrompues en 1841 par suite des neiges extraordinaires.

De la station principale de départ à Koethen, qui offre un superbe bâtiment, le chemin va déboucher sur celui de Magdebourg à Leipzig.

Chemin de fer de Düsseldorf à Elberfeld, jusqu'à Vohwinkel.

Elberfeld est l'un des points les plus commerçants du globe. Une société, fondée il y a une vingtaine d'années, a ouvert des relations de commerce très étendues. Ces contrées renferment des fabriques de toutes natures.

De Düsseldorf à Elberfeld avec les stations intermédiaires : Gerresheim, Eckrath, Abgruthen, Vohwinkel.

Longueur, 4 milles ou 28 kil.

Il a été construit par actions, et ouvert provisoirement pour le transport des voyageurs.

Il a été question d'établir aussi un *chemin de fer de Steele par Langenberg jusqu'à Vohwinkel.*

~~qui a été établie et ouverte à~~
Chemin de fer du Rhin.

De Cologne à Aix-la-Chapelle , passant par Dürren et Eschweiler.

Longueur totale , 9 1/3 milles ou 65 kil.

Construit par actions et ouvert le 1^{er} septembre 1841.

Il ne sert provisoirement , et jusqu'à ce qu'il en soit décidé autrement , qu'au transport des voyageurs , dont chacun ne peut avoir de bagages qu'autant qu'il en peut emporter sans gêner les autres passagers.

On pousse avec vigueur la construction de la ligne d'Aix-la-Chapelle à Liège , afin de pouvoir compléter bientôt la communication entre la Belgique et la Prusse rhénane.

Les gouvernements de Prusse , de Hanovre et de Brunswick ont , le 11 juin 1841 , conclu un traité relativement à l'établissement d'un *chemin de fer de Magdebourg, par Achersleben, à Brunswick, Hanovre et Minden.*

Ce chemin , qui sera construit et par des compagnies et par les gouvernements , devra former une ligne continue et aussi directe que le permet-

tront les accidents du terrain et les divers intérêts de commerce de ces localités.

Le Hanovre et le duché de Brunswick ont arrêté par une convention particulière que la ligne d'une capitale à l'autre irait de la station principale de départ, qui sera construite tout auprès de Hanovre même, par Lehrse et Peine. A Lehrse, elle recevra les lignes de Zelle et de Hildesheim.

De cette disposition résultera entre Hanovre, Hildesheim, Burgdorf, Zelle, Peine et Brunswick, une ligne de communication non interrompue et aussi courte que possible, de sorte qu'on pourra aller de Hanovre par Lehrse, où l'on s'arrêtera pour changer de voiture seulement :

A Hildesheim en une heure et un quart;

A Brunswick en deux heures;

A Zelle en une heure et demie.

L'établissement de ces différents rayons mettra les villes de Hanovre, Hildesheim et Zelle en communication avec Magdebourg, et de là avec Berlin, Stettin et Francfort-sur-l'Oder, d'un côté, et de l'autre avec Leipzig et Dresde, Nürenberg et Munich.

Le gouvernement a fait niveler à ses frais le terrain qui s'est trouvé être très favorable sur tous les points.

Il existe plusieurs rapports sur ce sujet, mais le plus détaillé est celui de l'ingénieur allemand **Chemin de fer de Breslau aux frontières de Galicie et de Cracovie.**

L'établissement de ce chemin paraît être d'une nécessité indispensable.

Du point le plus élevé de toute la ligne, on peut avoir à descendre une pente continue jusqu'à Kleinichelm et Zabrze, ainsi que jusqu'à Berun.

Depuis cette ville jusqu'aux frontières de Galicie et de Cracovie, la route aurait 28 1/2 milles de long ou 199 kil.

Elle partirait du pont de la Vistule, en tournant Tarnowitz. La longueur serait de 31 1/2 milles ou 220 kil., en y comprenant le rayon latéral de Koenigshütte, et celui de Seevade à Oppeln.

Le terrain est on ne peut plus favorable. A peine, dans toute l'Angleterre ou en Amérique, trouverait-on une seule ligne où l'on pût établir un chemin de fer d'une pareille étendue, qui ne

présentant qu'une seule inégalité de pente un peu marquée.

Le devis ne porte les frais qu'à 60,000 écus de Prusse par mille, ce qui ferait pour le tout 1,890,000 écus ou 6,993,000 francs.

Un rescrit ministériel autorise l'établissement d'un chemin de fer, en ordonnant la cession des terrains nécessaires, sous la condition expresse toutefois que les actionnaires le mettront à la disposition du public, moyennant un péage (*Gahngeld*) qui sera fixé par le gouvernement.

Dans la ligne de communication de la capitale avec la partie moyenne et centrale des montagnes, on n'avait destiné la partie de Breslau à Freibourg qu'au transport des personnes seulement ; sur cette étendue de 9 milles environ, le terrain présente les plus grandes difficultés.

On a commencé les travaux en juillet 1840.

Chemin de fer entre Breslau et la Haute-Silésie.

La Haute-Silésie possède des mines, des verreries, et elle est riche en charbons de terre. Les propriétaires et les capitalistes de ce pays ont

formé une compagnie d'actionnaires dont le capital s'élève à 3,460,000 écus ou 12,800,000 francs.

Le gouvernement a mis le public en garde contre l'achat de *promesses de chemin de fer* (actions ainsi nommées), la somme totale rassemblée ne monte qu'à 14,830,000 écus ou 56,871,000 fr. qui ont été placés à intérêt.

Chemin de fer de Breslau au Chemin Ferdinand.

Les actionnaires, dans l'assemblée générale tenue le 21 décembre 1840, ont décidé à l'unanimité que les travaux de cette route commencentraient au printemps de 1841.

Elle ira à Berun par Oppeln, pour se réunir au chemin de Ferdinand.

Chemin de fer de Breslau à Dresde par Gœrlitz.

Cette route joindra la Haute-Silésie et Breslau directement avec la mer du Nord. Elle paraît, tout bien considéré, et par la raison surtout que Gœrlitz est le grenier de la Bohême et de la Saxe, mériter la priorité sur celle de Breslau directement à la Baltique ; la ligne de Gœrlitz descendrait par Berlin à Stettin, grand entrepôt du commerce des grains.

L'établissement de la ligne de Breslau à Dresde, par Gœrlitz et Lauban, a été autorisé. Elle est déjà tracée et jalonnée, et le nivellation en sera bientôt achevé. Une branche latérale vers le sud conduira de Lauban à Zittau.

On n'a point perdu de vue, dans ces premiers travaux, la route projetée de Prague par Reichenberg, et l'on a en conséquence cherché à se maintenir, autant que possible, sur les hauteurs, et évité surtout de s'engager dans les vallées d'où il aurait fallu remonter à grands frais.

Une ligne qui sera du plus haut intérêt pour l'Allemagne du Nord et du Sud est celle qui, de *Ratibor en Silésie*, ira joindre le chemin de Ferdinand, et par le moyen de laquelle s'établira avec le temps une seconde communication entre Vienne et Berlin.

Les deux tiers des actions du chemin de fer de Breslau à Ratibor sont déjà pris.

On a proposé aussi de conduire jusqu'à Breslau la route de Berlin à Francfort-sur-l'Oder, dont les travaux touchent à leur fin. L'époque n'est donc plus éloignée où l'Allemagne verra ses capi-

tales du Nord et du Sud liées par une double ligne de chemin de fer.

On compte, par la Bohême, 95 1/2 milles ou 668 kil. de Leipzig à Cracovie, et 140 1/2 ou 980 kil. jusqu'à Lemberg. Il y en a 6 1/2 de moins jusqu'au point de réunion de ces deux routes, en passant par la Silésie.

On s'occupe à établir les devis.

On a, en outre, dans différentes directions, fait le nivellation aux frais de l'État, et l'on a établi aussi le devis d'une ligne de Hanovre à Minden en communication avec Cologne et la Belgique.

Le gouvernement de la principauté de Schaumbourg-Lippe a déclaré être très disposé à autoriser, et même à encourager, l'établissement de tout chemin de fer qui passerait sur son territoire.

Le devis de la ligne de Magdebourg à Brunswick s'élève à 1,600,000 écus. Elle se réunira à celle de Magdebourg à Leipzig, agrandira le réseau prussien, et avancera dans la direction occidentale pour amener l'une des jonctions entre le

Rhin et le réseau prusso-saxon, alors réuni au réseau autrichien.

Nous avons à compter chacun des coups de pioche ou de marteau qui seront donnés pour étendre vers la Belgique ces rails qui menaceront tout au moins les intérêts de notre commerce.

Outre cette route de Magdebourg à Brunswick, on veut construire un embranchement sur Achersleben et Halberstadt ; ce chemin aurait 6 1/2 milles ou 45 kil. On a déjà commencé les travaux de terrassement sur un point. Cet embranchement coûtera 1,700,000 écus ou 6,290,000 francs.

GRANDE LIGNE

qui joindra l'Est à l'Ouest de la Prusse, en allant de Halle à Francfort-sur-Main, par Weimar et Gotha.

On sait positivement que le traité relatif à ce chemin de fer a été accepté dans toutes ses clauses, et signé à Berlin, en avril 1840, par les gouvernements intéressés.

Chemin de fer de Halle à Cassel.

Depuis que les divers États de la Thuringe (1) ont définitivement résolu d'agir d'un commun accord dans cette affaire, et qu'il a été, en outre, décidé que le prolongement du chemin de fer de Nurenberg aurait lieu par Cobourg, Meiningen et Eisenach, et serait mis en jonction avec la ligne de Cassel à Halle, il paraît que la Prusse a reconnu la nécessité de modifier le plan primitif qui avait été adopté pour lier Halle à Cassel.

Il est du plus haut intérêt pour ce royaume, tant sous le rapport commercial que sous le point de vue stratégique, que Halle puisse communiquer non seulement avec Cassel et Cologne, mais encore avec l'Allemagne méridionale et la Bavière.

Cassel se trouvera le point central de cinq grandes lignes nationales.

Le projet de la route de Altenburg par Weimar, Erfurth, Gotha, Eisenach, Cassel, etc., à Lipp-

(1) La Thuringe n'est point une division politique, c'est un nom employé pour désigner les États de la Saxe-Ducale et leurs enclaves.

stadt, ne sera pas cependant abandonné : la Prusse l'appuiera, au contraire, de tous ses moyens. On affirme que le ministère de la guerre prussien a demandé qu'il fût établi une double voie de communication entre les provinces de l'Est et celles de l'Ouest du royaume.

Ce chemin d'Altenburg à Cassel suivra l'ancienne route du commerce par les villes populaires et manufacturières de Merseburg, Naumburg, Weimar, Erfurth, Gotha et Eisenach.

Les travaux préparatoires sont en train, et les résultats du nivellation entre Erfurth et Gotha ont été très satisfaisants.

La Prusse veut que le chemin de Magdebourg à Cologne passe par Brunswick, Hanovre et Minden, entre l'Elbe et le Weser, où le terrain présente moins de difficulté. Elle a même conclu à cet égard un traité avec le Brunswick et le Hanovre, en date du 10 avril 1841.

Les écrivains militaires allemands ne dissimulent pas qu'on tient beaucoup à Berlin, ne fût-ce même que sous le rapport stratégique, à avoir aussitôt que possible une communication avec le Rhin.

Chemin de fer du Rhin au Weser.

Ligne de Cologne à Minden. Stations principales : Opladen, Elberfeld, Barmen, Hagen, Dortmund, Unna, Werl, Sœst, Lippstadt, Wiedenbrück, Gütersloh, Bielefeld, Herdorf, Rehme.

Ce chemin aurait 34 milles ou 238 kilomètres, et coûterait 6,120,000 écus ou 22,641,000 fr.

La Société des actionnaires du chemin de fer du Rhin a reçu, en janvier 1841, avec la promesse d'avantages et de subventions de la part du gouvernement, qui seront réglés plus tard, l'autorisation de prolonger la ligne de Cologne à Minden par sa jonction avec celle qui sera établie par Hanovre sur Hambourg et sur Brunswick, Magdebourg et Berlin.

Les travaux préparatoires sont en pleine activité, déjà depuis le mois de mars 1841.

Les actions sont ouvertes à la souscription pour le prolongement du chemin du Rhin depuis Cologne jusqu'aux frontières du royaume.

Chemin de fer de Francfort - sur - l'Oder à Breslau,
ou de Haute - Silésie.

Cette entreprise si importante, pour laquelle se sont formées deux sociétés, a fait aussi quelques nouveaux progrès dans ces derniers temps.

Cette ligne, de même que celle qui traversera la Bavière et le centre de l'Allemagne, est appelée à mettre la mer du Nord et la Baltique en communication avec l'Adriatique.

Le chemin de Berlin à Hambourg se joindra à celui de Berlin à Francfort-sur-l'Oder. L'entreprise du chemin de la Haute-Silésie, qui de Breslau ira joindre le chemin de Ferdinand, est entièrement organisée, et il est hors de doute qu'avec le temps Vienne se mettra, par des chemins de fer, en communication avec Trieste et Venise. Alors se trouvera établie la jonction des trois mers dont nous venons de parler.

La nouvelle ligne qui sera sur la rive gauche de l'Oder, s'étendra dans une partie de la Basse-Lusace, touchera les villes de Krossen, Grünberg, Neusalz, Neustädt, Züllichau, Freistadt, Beuthen, Glogau, Liegnitz, et répandra la vie

et l'aisance dans toute la Silésie, cette brillante conquête du grand Frédéric.

Chemin de fer de Berlin à Stettin.

Ce chemin de fer, qui se construit par actions, a été autorisé par le gouvernement.

Il a 18 milles ou 122 kilomètres, et coûtera, d'après les devis provisoires, 3,020,000 écus de Prusse ou 9,271,400 francs.

Les travaux sont poussés avec vigueur, et les bâtiments de la principale station de départ étaient déjà terminés en septembre 1841.

Il est destiné au transport des voyageurs et des marchandises, et l'on espère qu'il s'ouvrira dans le courant de cette année, ou au commencement de 1843. Il est d'une très grande importance en ce qu'il met le nord de l'association des douanes en relation avec la Baltique.

Il est destiné au transport des voyageurs et des marchandises, et l'on espère qu'il s'ouvrira dans le courant de cette année, ou au commencement de 1843. Il est d'une très grande importance en ce qu'il met le nord de l'association des douanes en relation avec la Baltique.

CHAPITRE XV.

GRAND DUCHÉ DE MECKLENBOURG-SCHWERIN.

La diète réunie à Malchin, ville qui, alternativement avec celle de Sternberg, sert de siège aux états mecklenbourgeois, a décidé, le 11 décembre 1840 :

1° Que la loi d'expropriation qui existe s'étende aussi aux chemins de fer;

2° Que les États autorisent une souscription par actions, dont le montant est calculé à raison de 30,000 ou écus 111,000 francs par mille, pour le chemin de fer de Wismar à Boitzenburg, et pour la partie de celui de Berlin à Hambourg qui touche le territoire de Mecklenbourg.

Il est à prévoir que ce pays ne restera pas en

180 CHEMINS DE FER DU DUCHÉ DE MECKLENBOURG.

arrière des autres États de la Confédération germanique. Les côtes qu'il possède sur la Baltique, un commerce et une navigation déjà considérables, doivent l'engager à étendre et à faciliter ses communications avec l'intérieur de l'Allemagne.

Le grand-duc de Mecklenbourg-Schwerin qui possède deux ports sur la Baltique, devait nécessairement être vivement sollicité par la Prusse pour entrer dans l'association des douanes. Les négociations qui durent encore, en ce moment, sont sur le point d'amener cette accession. Mecklenbourg-Strélitz suivra l'exemple. Il y a quelques mois, le duché de Brunswick s'était également joint à cette ligue commerciale qui s'accroît chaque jour, et à laquelle, dans le nord de l'Allemagne, le Hanovre, le grand-duc d'Oldenbourg et les trois villes anséatiques resteront seuls étrangers.

Partie des chemins de fer de la Saxe.

Construction et administration.

CHAPITRE XVI.

Partie des chemins de fer de la Saxe.

Construction et administration.

ROYAUME DE SAXE.

Construction et administration.

Administration et exploitation.

Construction et administration.

Administration et exploitation.

Construction et administration.

Administration et exploitation.

Ce pays, habité par une population industrielle

entre toutes celles de l'industrieuse Allemagne,

gouverné par des Princes dont les vertus héréditaires

sont dignement secondées par des ministres

habiles et intègres, a su réparer depuis vingt-

sept ans les malheurs d'une guerre qui avait longuement pesé sur toute l'Europe.

On s'est vivement, et de bonne heure, occupé

en Saxe de la construction des lignes de fer, et il

n'est aucune partie de l'Allemagne qui en ait tiré

de plus grands avantages. Leipzig surtout voit

chaque jour son commerce grandir en prospérité.

Chemins de fer de Leipzig à Dresden.

Stations principales : Luppa, Oschatz, Riesa.

Longueur, 15 1/2 milles ou 108 kil.

Ce chemin a été construit par actions, et ouvert en 1839 pour les voyageurs et pour le transport des marchandises et des bestiaux. Il est à deux voies, dont la seconde a été terminée en septembre 1840.

Le trajet ne dure en tout que 3 1/2 à 4 heures.

On a acquis la conviction qu'on doit maintenant se passer du coak d'Angleterre, celui de Saxe peut très bien le remplacer comme combustible. Il y a économie d'un tiers dans le prix, et en outre l'argent reste dans le pays.

Recette de l'année 1840, 460,242 écus ou 1,702,895 fr., dont 306,740 ou 1,134,938 fr. pour les voyageurs, et 153,502 ou 567,957 fr. pour transport des marchandises.

Frais pendant le même temps, 248,523 écus ou 919,535 francs.

Le nombre des voyageurs a été de 415,135, ce qui a fait, y compris les bagages, un poids de 4,840,000 quintaux.

L'excédant de la recette sur les frais a été employé à payer les intérêts des actions, l'amortissement et l'intérêt de l'emprunt, et enfin l'indemnité allouée à l'administration des postes.

Chemin de fer de Chemnitz à Riesa.

On est généralement d'accord aujourd'hui, dans le public, sur la combinaison du système complet de chemins de fer qui convient à la Saxe. Les lieux où son industrie se trouve le plus développée marquent naturellement l'extrémité des lignes qui de Dresde et de Leipzig, comme centres, doivent s'étendre vers différents points de la périphérie, tels que le Voigtland, l'Erzgebirge et la partie méridionale de la Haute-Lusace.

Le Voigtland va construire un chemin de fer, et quant à la Lusace on a tout lieu d'espérer qu'elle en obtiendra au moins un qui triplera la jonction de Dresde avec Berlin.

Lorsqu'une fois la route qui est en construction arrivera, par la Haute-Silésie, au chemin de Ferdinand, la ligne de communication s'étendra depuis Vienne jusqu'à Magdebourg en passant par la Saxe.

Le gouvernement saxon a ouvert, déjà depuis long-temps, des négociations avec celui de Prusse pour arriver à ces résultats.

Il sera facile alors, au moyen d'un rayon latéral de peu de longueur, de se mettre depuis ce point en communication avec le chemin de Prague à Reichenbach dans le Voigtland. Une ligne, en effet, qui descendrait la vallée de l'Elbe ne serait d'aucun avantage pour l'industrie du pays. Il est du reste probable que les frais énormes qu'elle nécessiterait s'opposeront quelque temps encore à son établissement; on ne paraît pas jusqu'ici bien décidé sur la direction que suivra l'important chemin qui, franchissant le bassin presque entièrement clos de la Bohême, joindra Prague à Dresde et aux lignes qui viennent y aboutir; on n'est bien d'accord que sur la nécessité de la construction d'une ligne de fer dans cette région.

ÉTATS DE LA SAXE GRAND-DUCALE

ET DUCALE.

Le grand-duché de Saxe-Weimar a arrêté avec les duchés de Saxe-Meiningen et de Saxe-Cobourg-Gotha une convention relative à la jonction des

chemins de fer du nord avec le sud et de l'est avec l'ouest de l'Allemagne.

La réunion du midi au nord aurait lieu au moyen d'une route qui, d'Eisenach, passerait par Gotha, Erfurth, Weimar, Nauenburg, Weissenfels Halle et Leipzig; l'est se joindrait à l'ouest en allant depuis la Werra, non loin d'Eisenach; et le long de cette rivière, par Meiningen, Hildburghausen, en longeant l'Itzgrund, jusqu'aux frontières de Bavière.

L'établissement de ces deux routes de jonction sera confié à une compagnie d'actionnaires, à laquelle les gouvernements s'engagent à tenir compte de ce que le chemin pourra rapporter de moins que 3 p. o/o, en leur assurant en outre, de très grands avantages. La nature du terrain présente sur ce point de grands obstacles; mais ils ont été abordés avec courage, et seront vaincus par une volonté persévérande.

Le royaume de Saxe et le duché de Saxe-Altenbourg se sont entendus avec la Bavière au sujet de l'établissement d'un chemin de fer qui ira de Leipzig aux frontières de Bavière à Hof, en passant par Altenbourg, Krimitzschau, Plauen, etc.

Un rayon latéral s'étendant jusqu'à Zwickau, mettra les houillères en communication avec la ligne principale, et conséquemment aussi avec les contrées de l'Erzgebirge.

Le capital nécessaire est de 6 millions d'écus ou 22,200,000 francs ; dont $1/4$ sera fourni par le royaume de Saxe et par le duché de Saxe-Altenbourg, et le reste par des actionnaires.

Pendant les six années que devra durer la construction du chemin, les deux États ci-dessus paieront à 4 p. o/o l'intérêt des fonds qui auront été déposés pour l'entreprise. Ils renoncent de plus à la part du dividende qui, la route une fois terminée, pourra leur revenir pour le quart qu'ils ont dans les actions, jusqu'à ce que le bénéfice s'élève à plus de 4 p. o/o.

Les actions ont été rapidement enlevées.

Les travaux ont commencé le 1^{er} juillet 1841, et doivent être terminés en 1847.

Jusqu'à ce jour les doubles voies sont, là comme ailleurs, des perfectionnements que le temps amènera.

Les actions, qui sont de 250 florins, ont donné l'énorme dividende de 16 3/4 p. o/o.

En juillet 1841, le nombre des voyageurs a été de 110,000, et la recette s'est élevée à plus de 62,000 florins, somme considérable dans un espace de temps si court.

Pour donner passage au chemin de fer, il a fallu interrompre par une coupure l'enceinte de Castel, forteresse ou tête de pont vis-à-vis de Mayence et dépendante de cette place fédérale. Le gouvernement militaire pouvait opposer de bonnes raisons aux désirs de l'ingénieur civil, dont les plans coupent et traversent deux fois les remparts de Castel (fréquemment nommé Cassel, par erreur) ; et on doit lui savoir bon gré de n'y avoir pas mis obstacle, car la communication si fréquentée de Mayence à Wiesbaden eût été bien moins facile s'il eût fallu établir l'embarcadère hors des remparts.

Les constructions du chemin de fer sont seulement combinées de manière à ce que, en cas de

guerre, les brèches ou coupures puissent être fermées, et pour que les choses soient promptement rétablies dans leur état primitif (1).

Cette concession de l'esprit méthodique et souvent inflexible des corps du génie militaire aux représentations d'un ingénieur civil, qui invoque des intérêts de commerce et d'industrie, est un fait assez remarquable.

Plusieurs perfectionnements ont été apportés dans la construction de ce chemin. Le jeu des aiguilles, pour le changement de voie, se fait au moyen d'un mécanisme très simple, renfermé dans une petite colonne de fonte, et le cantonnier affecté à sa garde le fait mouvoir sans effort au moyen d'une manivelle. Cette combinaison paraît la meilleure de toutes celles essayées pour empêcher les malheurs qui seraient le résultat de changements de voies, accidentels ou causés par la malveillance.

Le matériel de cette voie est remarquable; les voitures sortent des ateliers de constructeurs ha-

(1) Les terres du déblai de cette coupure du rempart sont conservées à portée de la brèche et permettraient de la fermer au besoin.

190 CHEMIN DE FER DE FRANCFORTE-SUR-LE-MAIN.

biles ; celles de la fabrique de Hœchst surtout se distinguent par leur élégance et leur *confort*.

L'embarcadère de Castel réunit toutes les conditions voulues pour la sécurité des voyageurs et leur commodité.

Ce chemin est, en un mot, l'un des mieux établis qu'il y ait en Allemagne, et il ne peut qu'ajouter à la réputation de M. Denis, déjà connu par ceux de Munich à Augsbourg, et de Nürenberg à Fürth.

CHAPITRE XVIII.

HESSE ELECTORALE, HESSE GRAND-DUCALE.

D'après les informations les plus récentes, on s'occupe avec une activité nouvelle de l'important chemin qui doit être construit dans une direction occidentale, et contribuer à joindre le réseau prussien au Rhin. Les travaux commenceront dès le mois de mars de cette année. Les gouvernements de la Hesse grand-ducale et électorale ont déjà conclu une transaction à cet égard.

Cassel sera relativement au système des chemins de fer de l'Allemagne ce que Malines est à celui de la Belgique ; c'est là que se croiseront les routes nationales les plus importantes. (1)

(1) Plusieurs villes allemandes telles que Berlin, Nuremberg, Vienne, Francfort, etc., auront ce même avan-

De Cassel, on ira :

1° A l'Ouest, par Lippstadt et Cologne; en Belgique;

2° Au Nord, à Preussisch-Minden, par conséquent à Brême et Hambourg, en Danemark, et probablement, plus tard, à Münster; puis le long de l'Ems jusqu'à Emden et jusqu'en Hollande;

3° Par la route Nord-Est, en passant à Preussisch-Minden, à Hanovre, Brunswick, Magdebourg;

4° Au Sud-Est, par Eisenach, Erfurth à Halle et Leipzig, Dresde et Berlin;

5° Au Sud, par Eisenach, Meiningen et Cobourg jusqu'en Bavière;

6° Au Sud-Ouest, à Francfort-sur-le-Main et en France.

Cassel se trouvera donc être le point central de six grandes routes nationales, qui sont d'une importance européenne et qui réunissent entre elles les villes de Hambourg, Emden, Brême, Cologne, Francfort-sur-le-Main, Nürenberg, Leipzig, Magdebourg, Berlin, Stettin, Halle, etc., etc.

Nous trouvons aussi dans ce pays un exemple

assez curieux de l'importance des chemins de fer. Il suffit de voir un grand nombre de routes se croiser dans leurs murs ou dans leur voisinage.

de rivalité de ville à ville. Cette discussion se terminera, du moins sur ce point, à l'avantage des intérêts généraux. Les habitants de Hanau demandent que le chemin de Cassel passe par leur ville ; les considérations d'un ordre plus élevé s'y opposent. Le chemin de Friedberg et Homburg paraît devoir l'emporter, et dans ce cas, il naîtra indubitablement un embranchement direct de Hanau à Francfort sur la rive droite du Main.

Chemin de fer de Francfort-sur-le-Main à Cassel par la Hesse supérieure (Marburg et Giessen).

Le gouvernement de la Hesse électorale et celui de Darmstadt ont ouvert avec la ville de Francfort des négociations au sujet de ce chemin, et se sont montrés disposés à en accélérer l'établissement.

On a commencé en 1841 à reconnaître le terrain dans les directions qui ont été déterminées.

CHAPITRE XIX.

ROYAUME DE HANOVRE.

Le Hanovre et le duché de Brunswick vont enfin arrêter relativement aux chemins de fer la convention qu'ils ont si long-temps retardée.

Elle doit avoir pour objet la construction de chemins de fer qui établiront les communications entre les villes de Hambourg, Hildesheim, Celle et Brunswick, ainsi que celle des routes de Hanovre à Minden et à Brême.

La direction des chemins de fer destinés à joindre les quatre premières des villes que je viens de nommer, paraît avoir été arrêtée de manière que les lignes partant de chacune de ces villes aillent se réunir en un même lieu de

station , à Lehrse , village situé à 2 milles de Hanovre , à 3 de Hildesheim , et à près de 6 de Brunswick. Ces villes pourraient être mises ainsi en communication , non seulement entre elles , mais encore avec Magdebourg , Leipzig , Dresde , Berlin , d'un côté ; et de l'autre , avec le Nord , par Celle et Hambourg ; avec l'Ouest , par Hanovre vers Brême et Minden , et enfin avec le Sud , par Hildesheim.

On poursuit activement aussi , dit - on , les négociations entamées avec Brême au sujet d'un chemin de fer de Hanovre à cette ville riche et commerçante.

CHAPITRE XX.

DUCHÉ DE BRUNSWICK.

Chemin de fer de Brunswick à Wolfenbüttel.

Les États de Brunswick ont adopté la motion de faire communiquer le chemin de fer de Brunswick à celui de Magdebourg, et ont accordé, à cet effet, une somme de 1,600,000 écus ou 5,920,000 francs.

La ligne qui de Wolfenbüttel passera par Schöppenstædt, et s'étendra sur le territoire prussien jusqu'à Aschersleben, sera construite aux frais du gouvernement. Le Lombard (Mont-de-piété) fera l'avance des fonds, une inscription à 3/12 p. o/o lui sera donnée sur le grand-livre.

Chemin de fer de Brunswick à Harzburg.

Ce chemin est déjà ouvert, et sert au transport des voyageurs et des marchandises. Il a 5 3/4 ou 40 kil. environ avec un embranchement de 8 kilomètres sur Wienenburg et Goslar.

Chemin de fer de Brunswick à Hambourg par Heide et Lüneburg.

L'établissement de cette ligne a été accordé, et le résultat de la dernière assemblée qu'ont tenue les actionnaires donne tout lieu d'espérer que la ligne sera prolongée jusqu'à Wismar.

CHAPITRE XXI.

DANEMARK.

Le gouvernement a ordonné qu'il lui fût soumis des plans pour un chemin de fer destiné à établir une communication entre les villes du Schleswick et la mer Baltique ; il paraît avoir adopté celui qui conduit la ligne de Kiel à Altona.

Les ingénieurs sont déjà occupés à reconnaître le terrain.

On discute vivement dans cette partie de l'Allemagne la question de savoir si, indépendamment de ce chemin de fer de Kiel à Altona, ville danoise, qui n'est qu'à un demi-quart de lieue de Hambourg, on ne construira pas un chemin de

Kiel à Glückstadt, à l'embouchure de l'Elbe.

Pour le Danemark, qui, depuis tant d'années, tire un revenu très considérable du péage du Sund, il est d'un intérêt très contesté de faciliter le passage par terre de la mer Baltique à la mer du Nord ; ce royaume a toujours opposé des résistances aux projets de cette nature, même à ceux qui ne tendaient qu'à améliorer la chaussée de Hambourg à Lübeck à travers le Lauenburg. Les chemins de fer soulèvent dans la Confédération germanique des considérations trop importantes ; l'engouement, les exigences qu'ils font naître, ont trop de généralité et de puissance pour que ces calculs d'intérêts séparés puissent l'emporter et donner lieu à une plus longue résistance.

Les lignes que la Confédération s'attend à voir tracer dans les provinces allemandes du Danemark seront donc réalisées avant peu.

Le développement de l'industrie dans les villes d'Asie et d'Afrique, et l'augmentation de la population dans ces deux continents, ont rendu nécessaire la construction de chemins de fer dans ces deux continents.

CHAPITRE XXII.

HAMBOURG ET AUTRES VILLES ANSÉATIQUES.

Chemin de fer de Berlin à Hambourg.

Le rayon de Hambourg à Bergedorf se construit par actions, et sera terminé sous peu de temps s'il ne l'est déjà. Le prolongement de ce rayon a été projeté de trois manières différentes. Longueur $2 \frac{1}{10}$ milles ou 14 kilom. environ. Il coûtera 750,000 écus ou 2,875,000 francs.

a. Le Hanovre et le Mecklenbourg-Schwerin sont convenus d'établir un chemin de fer de Wismar et Hanovre par Boitzenburg, s'étendant vers Lüneburg ;

b. La compagnie du chemin de fer de Berlin à

Potsdam et Brandebourg fait travailler dans la même direction ; et

c. Elle fait entrer, en outre, Magdebourg dans la ligne de communication, de sorte qu'il n'y aura plus qu'à joindre Bergedorf à Luneburg, pour se trouver en communication avec les trois lignes ci-après :

1. De Berlin, Francfort-sur-l'Oder et Stettin ;
2. De Magdebourg, Leipzig et Dresde ;
3. De Hanovre, à Brunswick et au Harz.

Le projet dont il a été si long-temps question, d'un *chemin de fer entre Berlin et Hambourg*, sera enfin mis à exécution. Les listes de souscription sont déjà closes. Il a été souscrit et payé déjà à Hambourg 9,000 écus courants ou 27,000 fr. environ, à 1/2 p. o/o, représentant une somme de 1,800,000 écus ou 54,000 fr. Ce n'est sans doute encore qu'une faible partie du capital nécessaire ; mais il faut considérer aussi que cette ville fait construire elle-même le rayon qui se trouve sur son territoire jusqu'à Bergedorf, et que c'est là précisément de tout le chemin la partie qui exige les plus grands frais.

Le gouvernement danois a accordé à la compa-

gnie de Berlin l'autorisation de procéder au nivellement de la partie qui se trouve sur le territoire du Lauenburg.

Berlin se trouvera être alors la ville d'entrepôt du commerce de la mer du Nord à la Baltique.

Aux termes de la convention postérieurement arrêtée avec le Mecklenbourg, le chemin de fer ne passera pas par Schwerin, mais par Ludwigslust.

La ville libre de Hambourg et celles de Lübeck et de Brême ne mettent pas à la construction du chemin qui doit les réunir à Berlin, un intérêt égal à celui que montre la Prusse. Les capitalistes hambourgeois n'y voient pas un placement très avantageux; et, quant au Sénat hambourgeois, il paraît moins frappé des avantages politiques que la Prusse entrevoit. Il est probable cependant que ce chemin se construira, de même qu'on peut prévoir que Hambourg sera forcée d'entrer par la suite dans l'association des douanes allemandes qui a déjà porté de graves préjudices au commerce des trois villes anséatiques.

CHAPITRE XXIII.

CANAL DE LOUIS (Ludwigs-Kanal) ENTRE LE DANUBE ET LE RHIN (PAR LE MAIN).

Cet utile travail, entrepris par ordre du roi de Bavière, se poursuit depuis cinq ans avec une persévérance qui permet d'en prévoir l'achèvement d'ici à peu d'années. Ce canal, qui va unir le Danube et le Rhin avec les mers du Nord, l'Adriatique et la mer Noire, peut donc, dès à présent, être considéré comme acquis avec toutes ses conséquences, avec tous les avantages si faciles à apprécier que doit en retirer l'Allemagne. Je n'entrerai pas dans de grands détails à l'égard

d'une voie de communication qui ne se rattache qu'indirectement à la question spéciale que j'ai eu à tâche d'examiner. Il suffira de faire remarquer que tout ce qui a été dit des grandes lignes de chemin de fer qui vont silloner l'Allemagne, s'applique également à cette immense voie navigable, sur la plus grande partie de laquelle la vapeur, cet agent universel du mouvement rapide, opérera sous peu ses miracles au profit du commerce et de l'industrie, au profit de l'union et de la puissance des peuples de la confédération germanique. La seule inspection de la carte suffit pour montrer quelle influence l'ouverture de cette grande communication aura sur les relations du reste du corps germanique avec l'Autriche.

Je dois signaler dès à présent, au milieu de toutes les causes qui semblent s'opposer à ce que l'Autriche se joigne à l'association, plusieurs symptômes qui témoignent que beaucoup de bons esprits en Allemagne tendent vers ce but. Cette tendance se révèle assez fréquemment dans la presse allemande ; mais le moment où cette pen-

sée doit prendre tout son développement n'est pas encore venu. Dès à présent, la navigation à vapeur établie sur le Danube, bien que sa nouveauté, la cherté des charbons de terre et plusieurs autres causes ne lui aient pas encore permis de prendre une grande extension, a néanmoins de beaucoup accru les relations commerciales de la Bavière et de l'Allemagne occidentale avec les possessions autrichiennes. Il est à prévoir que lorsque le canal de Louis sera terminé, et qu'il aura ouvert un passage au commerce à travers toute la Confédération, pour gagner par l'Autriche la mer Noire et les marchés des régions orientales ; il est à prévoir, et beaucoup de commerçants allemands le désirent et l'espèrent, que ces communications nouvelles et plus fréquentes détermineront l'Autriche à s'unir à la pensée qui a inspiré l'association des douanes allemandes ; institution que chaque jour affermit et rend plus populaire parmi les peuples de l'Allemagne.

Il est à remarquer combien de circonstances réunies tendent à préparer ce résultat. La pen-

sée de réaliser l'ancien plan de ce canal fut accueillie à son principe avec froideur par le public allemand ; on s'effraya de la reprise d'un projet commencé et abandonné par Charlemagne, qui avait fait creuser dans les mêmes vallées et à peu près dans cette direction un canal ayant exactement le même but. Les opérations de nivellement ont été conduites de manière à assurer le succès d'un travail difficile. Le canal entre le Main et le Danube a été commencé à quelques lieues de la Fossa-Carolina, dont on voit encore les vestiges entre l'Altmühl (Almania) et le Rezat (Radantia). On y a travaillé sans relâche depuis cette époque ; et quand il sera achevé, on reconnaîtra toute la portée et tout l'avenir d'une grande et utile conception. Dans l'intervalle, l'Autriche a établi des bâtiments à vapeur qui voguent sur le Danube depuis Ulm dans le Würtemberg jusqu'à Constantinople.

Le gouvernement autrichien, sans en avoir l'intention peut-être, est venu au-devant de la pensée du Roi de Bavière. Le hasard, une circon-

stance heureuse , viennent tout récemment d'apporter à ce grand projet de communication fluviale un utile complément. Le charbon de terre manquait à cette partie de l'Allemagne , la navigation à vapeur sur le Danube était chère ; mais, ainsi que je l'ai dit dans le cours de cet écrit, de nouvelles mines vont être exploitées en Bohême au moyen des chemins de fer de Pilsen à Budweis.

Partout la compagnie a acheté ou loué des terrains : ainsi Alt-Ofen , Semlin , Drenkova , Orsova , Skela , Kladovi , Galatz et Constantinople ont vu s'élever des magasins , des maisons , des ateliers , où les voyageurs et les marchandises trouvent un abri et où les machines sont réparées.

En huit ans on a dépensé dans ce but une somme de 154,456 florins ou 386,140 francs.

De nouveaux bâtiments en fer ont été ajoutés à ceux qui naviguent déjà sur le Danube ; l'un de la force de 60 chevaux, a été construit en France, l'autre de la force de 76 chevaux, et garni de machines provient des ateliers de Boulton , Wast et compagnie , à Londres ; un remorqueur en fer,

de la force de 100 chevaux, et que l'on a construit à Alt-Osen, augmentera encore les ressources de la société, qui possédera alors 8 bateaux à vapeur sur le Danube. Au moyen de ces bateaux en fer, qui feront le voyage de Vienne à Orsova en quatre jours, et qui permettront de passer par Kustendji, la distance de Vienne à Constantinople sera raccourcie de 120 lieues géographiques, et les communications avec le Levant se trouveront assurées, puisqu'elles n'auront plus à redouter les inconvénients de la barre de Sulina et de ses ensablements. Au reste, la navigation continuera par Galatz toutes les fois que l'élévation des eaux le permettra.

La distance entre Tschernawoda et Kustendji, qui est de 8 milles ou 56 kil., est parcourue, d'après les dernières informations, au moyen de voitures construites pour le transport des voyageurs et des marchandises. Il avait été question d'établir sur ce terrain, soit un chemin de fer, soit un canal; l'un ou l'autre longerait le rempart de Trajan, qui s'étend en ligne droite depuis le dernier coude du Danube jusqu'à la mer Noire.

Ce canal ou ce chemin procurerait au commerce autrichien l'avantage d'éviter la partie du fleuve qui est sous la domination de la Russie. On prévoit en Allemagne que l'un de ces deux moyens d'accélérer les communications sera adopté avant peu (1).

(1) Cette presqu'île d'une quinzaine de lieues de largeur et qui va être coupée dans un but commercial, a de tous temps dû entrer dans les combinaisons stratégiques des peuples qui ont combattu sur les bords du Danube. Trajan avait fait élever sur ce point un rempart en terre, qu'on voit encore de nos jours, avec ses portes pour le passage des légions, et les redoutes carrées pour la garde de ces ouvertures. Ce rempart continuait de l'ouest à l'est l'obstacle naturel que l'Ister présentait à l'invasion des peuples du Nord.

En 1828, c'est sur ce même terrain que l'armée russe dressa le camp impérial de Karassou, avant de marcher sur Choumla et la forteresse de Varna.

pleine jouissance de ses travaux. Voici quelles sont les lignes de fer en pleine exploitation :

De Bruxelles à Anvers, par Malines	43 kil.
De Malines à Ostende	125
De Malines à Ans	87
De Landen à Saint-Frond	10
De Gand à Courtray	41
De Bruxelles à Tubise	19
 Total	 325 kil.

CHAPITRE XXVI.

ROYAUME DES PAYS-BAS.

La Hollande si riche en capitaux a, de même que les autres pays de cette région européenne, obéi aux nécessités qui commandent de faire des railways, ne fût-ce que par la raison qu'on en trace dans les pays voisins. Un seul des chemins hollandais est en exploitation, celui de Haarlem à Armsterdam; mais ceux de Haarlem à Leyden et de Leyden à Lahaye sont en construction, tandis que ceux de Lahaye à Rotterdam, et de cette ville à Utrecht et de là à Armsterdam, sont projetés et tracés.

On a également arrêté en principe qu'un railway serait construit depuis Utrecht par Arnheim

jusqu'à Düsseldorf, pour rejoindre sur ce point le réseau prusso-belge.

On prévoit que pour raccourcir encore les lignes de fer il en sera tracé une par la suite sur le terrain que va rendre à l'agriculture, l'opération intéressante du dessèchement du golfe nommé la mer de Haarlem (Haarlemmer-Meer); cette proie que la mer avait saisie et dévorée il y a plus de trois siècles, et que veut lui arracher l'infatigable industrie hollandaise.

Ce pays s'est trouvé depuis la paix, vis-à-vis du corps germanique, dans une continue intermittence de discussions et de bon accord; les droits de navigation à l'embouchure du Rhin, et le sens à donner au fameux mot du traité *jusqu'à la mer*, ont donné lieu à de longs débats. Puis est venu le traité de commerce avec l'association des douanes, si vivement controversé dans les gazettes allemandes et hollandaises; enfin tout récemment les querelles à propos du Luxembourg. Ce sont là de fréquents exemples de désaccord, mais de nos jours tout se résume par des chemins de fer. Qu'on ait des intérêts politiques concordants ou opposés, qu'on soit unis ou

divisés par des considérations commerciales, qu'on désire rester toujours amis ou qu'on prévoie pouvoir un jour cesser de l'être, qu'on soit alliés fidèles ou voisins suspects, commercialement associés ou rivaux, on en conclut toujours qu'il faut se réunir par des chemins de fer.

On prévoit que le railway hollandais qui doit de Lahaye et d'Armsterdam gagner, par Arnheim, le réseau prusso-belge, sera achevé dans quatre ou cinq ans.

CHAPITRE XXVII.

EMPIRE DE RUSSIE.

Il n'existe encore en Russie qu'un seul chemin de fer, construit comme nos routes de Saint-Germain et de Versailles ; à portée de la capitale, il conduit de Saint-Pétersbourg à Tzarskoë-Sélo, palais bâti par l'Impératrice Elisabeth.

Des informations très récentes font connaître qu'on commencera bientôt le tracé et la construction d'un chemin de fer entre Saint-Pétersbourg et Moscou. C'est une société de capitalistes étrangers qui se chargerait de cette entreprise. Les frais en sont évalués à 400 millions de roubles de papier (le rouble de papier vaut un peu plus de 1 franc). Ce chemin se dirigerait de Saint-Pé-

tersbourg sur Tver et de là sur Moscou en passant les monts Valdaï, aspérités exceptionnelles de ces vastes pays de plaines; un embranchement se dirigerait vers Ribinsk sur le Volga, ce fleuve magnifique qui descend jusqu'à la mer Caspienne, à Astrakan, et lierait ainsi Pétersbourg à la Perse et à tout l'Orient.

Pierre-le-Grand en choisissant cette position au fond du golfe de Finlande, avait compté, pour l'approvisionnement de la grande capitale dont son génie prévoyait la splendeur, sur la Neva qui sort du lac Ladoga, et n'est autre chose que le tribut des eaux que le Volkhoff et d'autres rivières versent dans ce bassin pour qu'il le rende à la mer. Aujourd'hui que la population de Saint-Pétersbourg a beaucoup augmenté, cette voie ne suffit plus, et on a senti le besoin d'une communication plus directe avec un fleuve qui parcourt une si vaste étendue.

Les rails pour ce chemin qui aura environ 150 lieues ou 600 kilomètres, ont été offerts par l'Angleterre; il a été proposé aux maîtres de forge de la Russie de leur payer 20 p. o/o de plus que le prix demandé par les Anglais; mais l'industrie

métallurgique de la Russie, bien qu'elle soit en progrès continual, n'est pas encore en état de soutenir la concurrence anglaise, il est donc probable que du moins pour les premiers temps d'une construction qui durera plusieurs années, les forges de la Grande-Bretagne fourniront la plus grande partie des rails.

A l'égard des lignes de fer que la Russie aurait intérêt à étendre vers l'occident, soit sur Polangen et Memel, route ordinaire de Berlin, soit sur Varsovie, on n'annonce encore aucun projet immédiat. Le terrain a peu de valeur, il est vrai, dans ces contrées; la main-d'œuvre y est peu chère, le bois abonde et le fer et les autres matériaux peuvent être facilement transportés pendant cinq à six mois de traînage; mais les distances sont si gigantesques que tous ces avantages disparaissent, et que des sommes immenses sont nécessaires pour de pareilles lignes.

Pour l'empire russe, au surplus, les chemins de fer sont moins désirables que pour d'autres pays. Les mois d'hiver qui glacent et aplanissent la surface du sol présentent, chaque année, des moyens naturels de communications qui équa-

lent, à peu de chose près, à ceux que procurent des chemins de fer. Le peuple russe exprime par un dicton ingénieux, ces avantages que lui procure son climat. Il dit que saint André est le grand maître des ponts et chaussées de l'empire de Russie ; c'est à la Saint-André, en effet, que les rivières gèlent et que le traînage s'établit. Ce mode de transport procure à la population russe outre la célérité des transports, l'avantage de la conservation des viandes, poissons et autres provisions qui, dans la saison des gelées, peuvent être envoyées à de grandes distances et gardées pendant le reste de l'hiver.

Pour la Russie qui possède les facilités de transport ainsi procurées par le traînage, les chemins de fer ne sont utiles que pendant six mois de l'année ; cette considération pourra contribuer à en retarder la complète exécution.

CHAPITRE XXVIII.

ITALIE ET SUISSE.

J'ai déjà parlé des lignes qui vont s'établir de Venise à Milan, et du petit chemin de fer de cette capitale du royaume lombardo-vénitien à Monza. Il est à prévoir que dans le reste de l'Italie il se formera bientôt de ces vastes lignes de communication rapide. La route qui conduit à Naples, à travers tout ce beau pays, est si fréquentée par des voyageurs de toute l'Europe, que ce besoin se fera promptement sentir. On annonce déjà comme certain l'établissement de compagnies ayant pour but la création de lignes de fer qui réuniraient Florence, Lucques, Pise et Livourne.

Il est également question d'un railway de Rome à Civita-Veccchia, port de la Méditerranée.

220 CHEMINS DE FER DE L'ITALIE ET DE LA SUISSE.

Naples possèdera sous peu une courte ligne jusqu'à Castellamare ; elle est presque achevée.

Quant à la Suisse , on prévoit qu'elle ne participera pas de long-temps à ce genre de constructions ; les difficultés de terrains sont un premier obstacle ; il en est un autre qui naîtra de la résistance des aubergistes, très nombreux, très riches et très influents dans ce pays. La crainte de voir traverser trop en courant une contrée , où le séjour prolongé des étrangers procure un bénéfice considérable, retardera la construction des chemins de fer. Ces considérations sont également applicables à l'Italie , et dans ce pays aucun calcul stratégique ni fédéral ne vient, comme en Allemagne , contrebalancer le préjudice incontestable du passage par trop rapide des étrangers.

On a parlé toutefois pour la Suisse de la construction d'un chemin de fer entre Bâle et Zürich.

CHAPITRE XXIX.

FRANCE.

Voici d'abord un tableau de nos lignes de fer.

NOMS DES LIGNES.	Longueur en mètres.	NOMS DES LIGNES.	Longueur en mètres.
De Saint-Étienne à Andrieux	18,500	Report	600,638
De Saint-Étienne à Lyon	58,000	LIGNES D'USINES.	
De Roanne	67,000	Du Creusot au canal du Centre	10,000
D'Épinac au canal de Bourgogne	28,000	De Bert et Montcomby à la Loire	8,155
De Montbrison à Montrond	15,550	De Villers-Cottrets	885
D'Alais à Nismes	47,226	De Saint-Waast à Anzin	5,940
De Nismes à Beaucaire	22,725	D'Abscon à Denain	8,900
De Saint-Germain	18,500	De Denain à Saint-Waast	
De Montpellier à Gatte	27,500	—	
D'Aix à la Grand'Combe	16,750	EN CONSTRUCTION.	
De Paris Versailles (rive droite)	23,000	De Paris à Orléans	114,740
— (rive gauche)	16,889	— à Rouen	128,059
De Mulhouse à Thann	19,000	De Lille à la frontière belge	14,150
De Paris à Corbeil	31,000	De Valenciennes à la frontière belge	13,125
De Strasbourg à Bâle	140,000	De Nismes à Montpellier	54,000
De Bordeaux à la Teste	51,000	Total général	958,592
Total des lignes achevées	600,638		

QUELQUES INFORMATIONS SUR LES SOUSCRIPTIONS
DÉJA ANNONCÉES EN FRANCE.

Le but des considérations diverses qui précédent, celui des informations qui vont suivre, n'a pas été de conclure que la question des chemins de fer n'éveille *nulle part*, en France, une attention suffisante. L'Allemagne se distingue de

nous, sous ce rapport, non point parce qu'elle a *mieux compris*, mais seulement parce qu'elle a plus *généralement conçu et apprécié* l'urgence de cette nécessité. Un grand nombre de nos départements et de nos villes françaises, les localités surtout qui ont vu des commencements de chemins de fer, ou auxquelles on en a promis ou fait espérer, ont, dès à présent, annoncé l'intention de faire des sacrifices dans ce but important. Cet exemple sera infailliblement suivi, il faut seulement qu'il soit proposé à toutes les parties intéressées, et l'on peut regarder comme telles, un peu plus tôt, un peu plus tard, directement ou indirectement, le plus grand nombre de nos villes et de nos provinces. La portée politique de ces créations doit intéresser tous les Français sans exception, et quant à leurs avantages commerciaux et agricoles, que j'ai fait ressortir dans le cours de cet écrit, il n'est aucune de nos communes qui ne doive en être frappée.

Je crois devoir présenter ici le relevé de tous les votes pécuniaires, souscriptions d'actions, garanties d'intérêts, offres de terrains, qui sont parvenus à ma connaissance. Il faut que ces

actes patriotiques soient publiés et fréquemment offerts à l'imitation. Il est utile que l'ensemble de ces propositions montre, dès à présent, ce qu'on pourrait attendre d'un mouvement patriotique, qui prendrait, en France, une extension simultanée. Les premières villes et les communes qui ont donné cet exemple, doivent, dès à présent, être signalées à la reconnaissance publique.

Honneur surtout à M. Koechlin, dont le patriotisme éclairé et les efforts courageux sont parvenus à réaliser la ligne importante de Strasbourg à Bâle, et à mettre en communication nos braves populations alsaciennes avec les Suisses, ces alliés naturels, ces anciens et sincères amis de la France!

Voici le relevé des offres et des souscriptions.

Chemin de fer de Paris à Châlons par Dijon, et à Strasbourg par Mulhouse.

Votes des Conseils généraux, des Conseils municipaux, et souscriptions particulières.

Besançon donne 1,000,000 fr. pour le chemin de Dijon à Mulhouse.—*Vesoul* offre 75,000 fr. pour une variante de la même ligne qui passerait par Vesoul.—*Gray* garantit 4 p. o/o d'intérêt sur 400,000 fr.

Dans la Haute-Saône, toutes les communes traversées

sées par ce même tracé, s'engagent à fournir les terrains.

Auxerre vote la concession gratuite de tous les terrains nécessaires, et 25,000 f. pour venir en aide aux communes qui ne pourraient pas faire ce sacrifice.

Ancy-le-Franc vote 5,000 f. pour achat de terrains.

Le Conseil général de l'*Yonne*, réuni extraordinairement, a voté la somme nécessaire pour parfaire l'achat intégral des terrains, avec l'aide des fonds promis par les communes ; il vote, en outre, 1,000,000 fr.

Les souscriptions particulières montent, dans l'*Yonne*, à 1,006,000 fr. et doivent s'accroître encore.

Leugny garantit un minimum d'intérêt de 3 p. o/o sur un capital de 12,000 fr. pendant cinq ans.

Les habitants d'*Avallon* ont souscrit pour 86,000 fr.

A *Tonnerre*, dans une réunion, il a été souscrit 202,000 fr. d'actions.

A *Auxerre*, les souscriptions s'élèvent à 302,000 fr. (mais ces souscriptions rentrent dans le total de 1,006,000 fr. cité plus haut).

Mulhouse vote 100,000 fr. par an, à perpétuité, pour garantir 1 p. o/o d'intérêt, outre les 4 p. o/o garantis par l'Etat ; *Mulhouse* fournit encore gratuitement les terrains.

La ville de *Sens* vote 100,000 fr.

Le Conseil général du *Jura* offre 21,000 fr. par an

pendant dix ans, sans intérêt, pour les chemins de Paris à Châlons et de Châlons à Lons-le-Saulnier.

Les Conseils généraux de la *Haute-Saône*, du *Doubs* et de la *Côte-d'Or* votent également des sommes importantes.

Belfort vote 6,000 fr. pendant dix ans, pour le chemin de Mulhouse à Dijon.

Saint-Hippolyte vote 4,000 fr.

Beaune vote 10,000 fr.

Clerval vote 10,000 fr.

Byans offre 500 fr.—*Quingen*, 1,500 fr.—Le cercle *Granvelle*, à Besançon, 500 fr.

Pontarlier vote 25,000 fr.—*Gras*, 2,000 fr.—*Lorgueville*, 1,000 fr.—*Saône*, 3,000 fr.—*Cuscy*, 2,000 fr.—*Rigney*, 1,000 fr.—Le canton d'*Ornans*, *Dammartin* et *Champlive* émettent des votes importants.—*De Luz*, 1,000 fr.—*Roulans*, 1,500 fr.—*Arcis*, 60,000 fr.

Votes des communes pour acquisition de terrains dans l'*Yonne* : *Brienon* vote 10,000 fr.—*La Chapelle-sur-Oreuse*, 150 fr.—*Eson*, 1,000 fr.—*Villeneuve-le-Roi*, 10,000 fr.—*Villeblevin*, 5,000 fr.

Garantie d'intérêt pendant cinq ans : *Saint-Aubin-Châteauneuf*, sur 10,000 fr.—*Dannemoine*, sur 2,000 f.—*Montréal*, sur 2,000 fr.—*Monétan*, sur 6,000 fr.

Garantie d'intérêt pendant dix ans : *Avallon*, sur 100,000 fr.—*Perrigny-sur-Armançon*, sur 500 fr.—*Toucy*, sur 15,000 fr.—*Cézy*, sur 15,000 fr.

À *Appoigny*, les souscriptions montent à 32,000 fr.—A *Saint-Bris*, à 24,000 fr.—A *Chablis*, à 110,000 fr.

Le département de l'*Yonne* concourt pour la somme de 4,500,000 fr.

Brienon offre 206,000 fr.

Joigny vote 600,000 fr.

À *Troyes*, les souscriptions d'actions montent à 900,000 fr.

A *Bar-sur-Seine* à 50,000

A *Mussy* à 20,000

A *Joigny* à 589,500

Dans le canton d'*Aillant* à 150,000

Le Conseil général du *Doubs*, réuni extraordinairement, vote 1,500,000 fr. pour l'achat des terrains.

Vendeuvre vote 12,000 fr.—*Lonchamps*, 5,000 fr. et les terrains.—*Colombé-la-Fosse*, 1,500 fr. et une garantie annuelle de l'intérêt à 4 p. 070 sur la somme de 1,500 fr.—*La Villeneuve-aux-Chênes*, 2,000 fr. —*Mathaux*, 2,000 fr.

Paigues vote 1,200 fr.—*Lantayes*, 2,000 fr.—*Essoyes* prend des actions pour 10,000 fr.—*Les Riceys*, pour 30,000 fr.—*Rumilly-les-Vaudes* vote 1,000 fr.—*Bourguignons* et *Polisot*, les terrains nécessaires. —*Villenauxe* vote 25,000 fr.

Sémur vote 60,000 fr.

Le comité de *Bar-sur-Aube* souscrit des actions pour 160,000 fr.

Couvignon vote 4,000 fr.—*Lignol*, 2,000 fr.—*Romilly* vote 80,000 fr., à condition que le chemin passe à moins de 2 kil. de la ville.

Le Conseil général de la *Haute-Saône*, réuni extraordinairement, vote 1,500,000 fr. pour le chemin de Mulhouse à Dijon, il vote, en outre, 20,000 fr. pendant quinze ans, pour garantir un minimum d'intérêt.

La ville de *Dijon* vote 1,000,000 fr. pour les deux chemins de Paris à Dijon et de Dijon à Strasbourg.

Châtillon vote 500,000 fr. pour le tracé par la vallée de la Seine.

Dans le *Doubs*, les votes des communes s'élevaient le 19 janvier, à la somme de 1,420,000 fr.

Le Conseil général de la *Côte-d'Or* a voté la concession des terrains qui sont estimés 4,000,000 fr., et sur lesquels le gouvernement ou les communes n'auront à rembourser que 1,500,000 fr.

Baroville vote 5,000 fr.—*Champignol* vote 10,000 f.—*Arcouville*, 2,000 fr.—*Saulcy*, 2,000 fr.—*Amance*, 3,000 fr.—*Proverville*, 3,000 fr.—*Fontaine*, 1,000 fr.

Le comité de *Bar-sur-Aube* a recueilli des souscriptions pour 292,000 fr.

Brienne vote 100,000 fr.—Dans la même ville, les souscriptions montent à 300,000 fr.

Il a été souscrit 80 actions par MM. Armand et Garlé, députés, Vandœuvre, père et fils.

Saint-Parres-les-Tertres vote 2,000 fr.

Dans l'*Yonne*, les souscriptions montent, au 1^{er} février, à la somme de 3,207,000 fr.

Pontarlier vote 100,000 fr. et la concession gratuite des terrains pour le chemin de Dijon à Mulhouse.

Chemin de fer de Paris à Marseille par la vallée de la Loire.

Votes des Conseils généraux, des Conseils municipaux, et souscriptions particulières.

Le Conseil général de la *Loire* a voté la concession gratuite de tous les terrains que parcourrait la ligne sur son département; il s'engage, en outre, à faire, au besoin, d'autres sacrifices.

Le Conseil général de la *Nièvre* vote 6,000 fr. pour les études du tracé; il offre aussi gratuitement les terrains nécessaires.

Le Conseil général de *Loir-et-Cher* vote une garantie d'intérêt sur un capital de 800,000 fr., pour le chemin d'Orléans à Vierzon.

Le département de la *Haute-Vienne* vote 400,000 fr. pour le même.

Le département de la *Creuse* vote 500,000 fr.

Guéret et *Limoges* ont promis leur concours.

Avec le vote de *Blois*, c'est 1,100,000 fr. à ajouter aux votes déjà obtenus.—Cinq conseils généraux ont donc appuyé cette entreprise.

En résumé, pour le chemin de *Vierzon*, les départements offrent une garantie d'intérêt sur un capital de 8,891,000 fr.

La ville de *Roanne* vote la concession des terrains sur le périmètre de la commune.

Chemin de fer direct de Paris à Strasbourg.

Votes des Conseils généraux, des Conseils municipaux, et souscriptions particulières.

Le Conseil général du *Bas-Rhin* vote 3,000,000 fr. pour le tracé direct.

Le Conseil municipal de *Strasbourg* offre 1,000,000 f.; il vote, en outre, 5,000 fr. pour terminer les études du passage des Vosges, et 20,000 fr. pour frais de publicité et autres.

Haguenau vote 500,000 fr.

Bischwiller vote les terrains que la ligne pourra occuper sur la banlieue de la commune.

Schlestadt vote 60,000 fr.

Le Conseil général des Vosges, réuni extraordinairement, vote 1,200,000 fr.

Toul vote 100,000 fr. pour le chemin direct, à condition qu'il passera par *Toul*.

Nancy vote 500,000 fr.

Le Conseil général de la *Meurthe* vote la somme de 2,000,000 fr.

Le Conseil général de la *Marne* vote 1,500,000 fr.

Saverne vote 100,000 fr. — *Wissenbourg*, 5,000 fr. — *Sulz*, 1,200 fr. — *Niederbronn*, 10,000 fr. — *Rosheim*, 10,000 fr. — *Kilstett*, 50 fr. — *Brumath*, 20,000 fr. — *Huttelsheim*, 100 fr. — *Offendorff*, 300 fr. — *Pflugriesheim*, 29 fr. — *Huttenheim*, 500 fr. — *Dauendorff*, les terrains communaux. — *Lobsan*, un chêne. — *Niederschaffolsheim*, les terrains communaux. — *Reishoffen*, 2,000 fr. — *Seltz*, 1,000 fr. — *Schweighausen*, les terrains communaux. — *Benfeld*, une coupe de chênes. — *Dalhunden*, 250 fr. — *Gambsheim*, 100 fr. — *Duppigheim*, 80 fr. — *Bittschaffen*, 75 fr. — *Holtzheim*, 100 fr. — *Cosswiller*, 100 fr. — *Stamatten*, 25 fr. — *Roppenheim*, 50 fr. — *Sessenheim*, 950 fr. — *Rhinau*, 700 fr. — *Blienschwiller*, 55 fr. — *Diebolsheim*, 50 fr. — *Meistratzheim*, 300 fr. — *Mittelbergheim*, une coupe extraordinaire. — *Rossfeld*, 300 fr. — *Walff*, 600 fr. — *Hattmat*, 200 fr. — *Illkirch*, 600 fr. — *Alteckendorff*, 200 fr. — *Ostwald*, 200 fr. — *Ernolsheim*, 300 fr. — *Horschirchen*, 1,000 fr. et les terrains communaux. —

Lupstein, 600 fr., les terrains communaux. — *Ottwiller*, les terrains communaux. — *Pfaffenhoffen*, 1,000 fr. — *Niedernoden*, 500 fr. — *Kindwiller*, 100 fr. — *Urhauller*, 150 fr. — *Auenheim*, 50 fr. — *Walch*, 75 fr. — *Herlisheim*, 200 fr. — *Kolbsheim*, 100 fr. — *Stutenheim*, 50 fr. — *Wolsheim*, 100 fr. et les terrains communaux. — *Bassemberg*, les terrains communaux. — *Eichoffen*, les terrains communaux. — *Erstein*, 1,000 fr. — *Gerstheim*, 100 fr. — *La Laye*, les terrains communaux. — *Nordhausen*, 300 fr. — *Rosenwiller*, 100 fr. — *Wittersheim*, 40 fr. — *Bla-
sheim*, 300 fr. — *Osthoffen*, les terrains. — *Scheles-
stadt*, 3,000 fr. et les terrains. — *Derlichen*, 500 fr. — *Dalhenheim*, les terrains communaux.

Le Conseil général de l'*Aube* vote 1,000,000 fr.

Troyes vote 500,000 fr. pour celui des tracés qui traversera son territoire.

Reims offre 200,000 fr.

Le Conseil général de la *Meuse* a voté 1,000,000 f. pour le tracé qui traverserait le département.

Châlons-sur-Marne offre 200,000 fr.

Bar-le-Duc vote 200,000 fr.

Commercy offre 30,000 fr.

Metz vote 500,000 fr., sous la condition que l'embranchement de *Metz* sera prolongé jusqu'à la frontière.

Bar-sur-Aube vote les terrains.

Dans le *Bas-Rhin*, les souscriptions montent
à 5,000,000 fr.

Dans la *Meurthe* à 3,000,000

Dans la *Meuse* à 1,500,000

Dans la *Marne* à 3,000,000

Château-Thierry vote 60,000 fr.

La Ferté-sous-Jouarre vote 40,000 fr.

Les souscriptions particulières s'élèvent dans cette
ville à 40,000 fr.

Le Conseil général de la *Moselle* vote 1,500,000 fr.

La ville de *Meaux* vote 200,000 fr.

—
Chemin de fer de Marseille au Rhône.
—

Votes des Conseils généraux, des Conseils municipaux,
et souscriptions particulières.

Le Conseil général de *Vaucluse*, réuni extraordi-
nairement, a voté la somme de 800,000 fr.

La ville d'*Avignon* vote la somme de 2,000,000 fr.

—
Chemin de fer d'Orléans à Nantes, par Tours.
—

Votes des Conseils généraux, des Conseils municipaux,
et souscriptions particulières.

Le Conseil général d'*Indre-et-Loire* vote une garan-
tie d'intérêt de 4 p. o/o sur 2,000,000 fr.

Le Conseil général de *Loir-et-Cher* vote une ga-
rantie d'intérêt sur un capital de 1.200,000 fr.

Chemin de fer de Versailles à Chartres.

Votes des Conseils généraux, des Conseils municipaux,
et souscriptions particulières.

Le Conseil général d'*Eure-et-Loir* vote 1,000,000 f.

La ville de *Chartres* offre 200,000 fr., en déduction
du 1,000,000 fr. voté par le département.

Versailles vote 20,000 fr. pendant dix ans.

**Chemin de fer de Paris au Havre avec embranchement
sur Dieppe.**

Votes des Conseils généraux, des Conseils municipaux,
et souscriptions particulières.

Le Conseil municipal de *Dieppe* vote 4,000 fr., et
une garantie d'intérêt sur un capital à déterminer
ultérieurement.

Chemin de fer de Clermont à Riom.

Votes des Conseils généraux, des Conseils municipaux,
et souscriptions particulières.

Clermont vote une garantie d'intérêt sur un capital
de 700,000 fr.

Riom offre son concours pour un embranchement
de Clermont à Moulins, au chemin de Paris à Mar-
seille par la vallée de la Loire.

234 SOUSCRIPTIONS POUR LES CHEMINS DE FER.

Je ne présente aucune somme totale à la suite des informations qui précédent. La nature si diverse des participations qui sont offertes , consistant en sommes votées , garanties d'intérêt , dons gratuits de terrains , et prestations en nature , telles que coupes extraordinaires de forêts , etc., rendrait difficile de faire une addition. Il faut reconnaître , en outre , que ces offres généreuses ne sont qu'une faible partie de ce que toute la France pourrait donner , si l'esprit public , le patriotisme toujours si unanimes de notre pays , se trouvaient , à cet égard , réveillés par une attention plus grande donnée à cette question trop long-temps tenue dans l'ombre. Il est à désirer que tous les moyens soient mis en usage pour arriver à ce résultat : un appel fait du haut des deux tribunes , les efforts des autorités administratives , des préfets , des maires , la voix des journaux de tous les partis doivent se réunir pour obtenir de la nation française des efforts au moins égaux à ceux que font depuis quatre ans tous les gouvernements , toutes les villes , toutes les localités de la Confédération germanique.

TROISIÈME PARTIE.

APPENDICE.

Informations spéciales, ou réponse à toutes les questions de détail.

CHAPITRE XXX.

CONSTRUCTION, ORGANISATION, ADMINISTRATION, ETC., DES CHEMINS DE FER DE L'ALLEMAGNE.

**Questions sur tous les points spéciaux, résolues par des réponses
ou des exemples pour les diverses localités.**

Il est tout naturel que l'Allemagne commençant son travail, à la fois, dans une foule de localités indépendantes, ait vu présider une grande diversité à l'accomplissement des différentes parties de son immense travail ; toutes les méthodes en fait d'apports de fonds, de construction, d'organisation, de règlement et d'administration, ont été essayées. Pour un observateur attentif, il résulte de cette diversité, de cette bigarrure de méthodes et d'institutions, de ces réussites ou de ces insuccès alternatifs, soit fortuits, soit explicables, un moyen précieux de comparaison. Je vais donc

présenter ici dans des articles distincts les informations que j'ai recueillies en Allemagne sur tous les détails qu'il nous importe d'étudier.

Il m'a semblé que la forme par questions et réponses présenterait des avantages à ceux des lecteurs qui désirent avoir des renseignements spéciaux. Ces questions ont été dressées de manière à envisager la matière sous tous ses aspects ; quant aux réponses il a fallu , pour les établir, se décider parmi les renseignements qui abondent ; une innovation aussi compliquée ne permet guère en effet que de choisir, extraire et comparer.

Puissent de salutaires réflexions naître pour nous de cette analyse comparative !

CHAPITRE XXXI.

SOCIÉTÉS.

I. Quel est le mode de formation et de constitution des compagnies? Sont-elles, comme en Angleterre, formées par une association du pays, ou comme en France par des banquiers qui cèdent ensuite des actions?

En Autriche, les actions ont été émises, vendues et revendues avant que le chemin de fer de Vienne à Bochnia ne fût tracé. Elles tombèrent même sensiblement, au bout de deux années. Les actionnaires crurent alors, en effet, que la sanction de l'Empereur était douteuse, et craignirent d'être tombés dans une simple spéculation de banque. Ces actions reprirent faveur, lors de la sanction, et obtinrent un cours plus élevé lorsque les travaux furent commencés. Elles figurent

depuis cette époque, au nombre des principales opérations de la bourse de Vienne.

En Prusse, divers modes ont été employés; le gouvernement a provoqué dans plusieurs villes des souscriptions et des formations de compagnies; dans d'autres villes des banquiers se sont chargés de la vente des actions.

En Saxe, les sociétés sont formées par des capitalistes du pays et de l'étranger se constituant en société par actions, sous la direction d'un comité provisoire.

En Bavière, les compagnies ont été formées, comme en France, par des banquiers qui ont ensuite cédé les actions. Mais dans ces derniers temps les associations se sont aussi formées au moyen de souscriptions auxquelles les capitalistes ont pris part directement.

En Danemark, pour le chemin d'Altona à Kiel, on avait créé au commencement de 1841 18,500 actions de 100 écus species (environ 600 francs). Le gouvernement danois, très désireux de voir ce chemin s'établir, s'était engagé à prendre pour son compte le quart des actions dès que la moitié de leur nombre serait placée.

Ce genre d'engagement n'a pas cependant paru de nature à stimuler le zèle des souscripteurs ; il n'était pas du moins suffisant pour vaincre les difficultés que les prétentions de Hambourg et les rivalités commerciales de Lübeck faisaient naître à propos de ce chemin direct d'Altona à Kiel. Aujourd'hui ces difficultés sont levées ; là, comme dans le reste de l'Allemagne, la discussion publique, l'appel aux intérêts généraux et à l'esprit fédéral, ont bientôt fait justice de quelques étroits calculs de localités.

II. La Société est-elle constituée avant que la concession ne soit accordée ?

En Angleterre, la société est toujours préalable, et les statuts font partie du bill de concession.

En France, jusqu'à présent, la société n'avait été constituée qu'après la concession.

Mais on a proposé d'établir que la société fût formée avant la loi qui accorde cet avantage.

En Allemagne, suivant les pays et les époques, ces deux méthodes ont prévalu tour à tour.

Depuis l'expérience des actions émises pour le chemin de Ferdinand, le gouvernement autri-

chien n'a permis aucune émission d'actions avant une concession faite. On ne peut assez admirer la prudence de la chambre aulique à l'égard de toutes les concessions qui lui ont été demandées.

La seconde méthode a été suivie pour la première ligne de Saxe, celle de Dresde à Leipzig et à la frontière de Bavière; la concession a été donnée avant la formation de la société, le gouvernement s'étant vivement intéressé à cette entreprise.

En Bavière, les sociétés ne se sont définitivement constituées qu'après qu'elles ont été approuvées par le gouvernement.

III. Quelle est l'étendue des engagements des souscripteurs? Ces engagements sont-ils limités comme en France et en Prusse, ou définis comme en Angleterre?

En Saxe, les souscripteurs sont responsables seulement pour le montant nominal des actions qu'ils ont souscrites; mais ils sont passibles de la perte des versements faits s'ils manquent de satisfaire aux versements subséquents au fur et à

mesure qu'ils sont exigés, c'est-à-dire que les actions sont payées par portions.

En Bavière, les souscripteurs n'ont d'autre obligation que celle de payer un quart ou un demi pour cent, pour faire face aux travaux préparatoires ; mais ils conservent la faculté de se retirer quand ils le veulent, auquel cas ils perdent les sommes qu'ils ont payées, et qui deviennent la propriété de la société.

—
IV. Accorde-t-on aux actionnaires des intérêts pendant l'exécution des travaux, c'est-à-dire avant qu'il y ait des bénéfices et des dividendes à répartir ?

En Autriche, jusqu'au moment où les chemins de fer ont été mis au compte de l'État, il avait été résolu de payer aux actionnaires un intérêt de 4 pour 100 dès les premiers versements.

En Bavière, les sociétés ont accordé ou refusé aux actionnaires les intérêts des sommes par eux payées, suivant qu'une clause spéciale était ou non stipulée dans les statuts de l'acte d'association.

En Saxe, on n'avait accordé aucun intérêt

pour la ligne construite en premier lieu ; mais pour la seconde , non seulement ce mode a été adopté , mais encore l'exécution en a été garantie par le gouvernement qui avait souscrit pour le quart des actions , ou pour un million et demi d'écus.

V. Les fonctions du conseil d'administration sont-elles gratuites?

En Saxe , ces fonctions sont rétribuées.

Dans beaucoup d'autres entreprises , les fonctions des directeurs des chemins de fer de l'Allemagne ont été jusqu'à présent tout-à-fait gratuites tant qu'a duré la construction des chemins. Les chemins une fois construits , quelques sociétés ont eu des directeurs payés. Dans d'autres , ces fonctions ont continué à être exercées gratuitement.

En Autriche , les fonctions de directeurs ont toujours été rétribuées , même lorsque les chemins de fer étaient encore en construction.

CHAPITRE XXXII.

CAUTIONNEMENTS.

VI. 1^o Exige-t-on un cautionnement pour garantir, soit le commencement, soit l'achèvement des travaux?
2^o Quelle est la quotité du cautionnement?
3^o Se rembourse-t-il intégralement à la fin des travaux ou par portions au fur et à mesure de l'exécution?

En Bavière, on n'exige aucun cautionnement.

En Prusse, on n'a point jusqu'ici exigé de cautionnement, mais on a fixé l'époque du commencement et le terme des travaux. — L'exploitation de certains priviléges est attachée à la ponctuelle exécution de ces conditions.

Les mêmes exigences ont eu lieu de la part du gouvernement autrichien.

Il en a été de même en Saxe.

CHAPITRE XXXIII.

CONCESSIONS.

VII. Comment s'accordent les concessions? Est-ce par une loi ou par un rescrit du prince?

En France, les concessions se confèrent toujours par la loi; mais lorsque le chemin de fer ou un embranchement a moins de 20,000 mètres, il peut être concédé par une ordonnance royale.

Voici, pour servir de terme de comparaison, ce qui a lieu dans quelques États de l'Allemagne.

En Autriche, les concessions sont accordées par la chambre aulique et sanctionnées par l'Empereur.

En Bavière, les concessions sont accordées par rescrit du gouvernement, autrement dit par ordonnance et sans intervention des pouvoirs lé-

gislatifs. Les sessions des chambres bavaroises n'ayant lieu que tous les trois ans, et la constitution ayant même décidé que les budgets ne seraient consentis que tous les six ans dans des sessions alternatives, il est plus concevable qu'ailleurs qu'on n'ait pas voulu astreindre aux formes délibératives une opération qu'on veut mener rapidement.

Dans le royaume de Saxe, d'après une loi votée par les chambres, nulle entreprise de ce genre ne saurait être autorisée par une simple ordonnance.

VIII. Quelle est la durée des concessions?

En Autriche, pour les lignes qui ont été construites, de même que pour toutes celles qui devaient l'être par des compagnies ayant la détermination prise par le gouvernement de se charger de ces travaux, la concession d'un privilége était de cinquante ans, avec promesse de prolongation, si les bénéfices n'avaient pas été suffisants. La récente détermination du gouvernement autrichien n'exclut pas les actionnaires. Il n'a pas les moyens

248 CLAUSES DE RACHAT PAR LES GOUVERNEMENTS.

de faire tous les frais , et ne se conserve que l'initiative de construction pour être maître des lignes tracées , y faire agir ses forces en temps de guerre , et conserver le service des postes en temps de paix.

En Bavière , la durée d'une concession a été fixée jusqu'ici à quatre-vingt-dix-neuf ans.

IX. Stipule-t-on une clause de rachat au profit du gouvernement ?

En Autriche , pour le chemin de fer de Vienne à Bochnia , le chemin de fer avec accessoires , sol , bâtiments , avait été primitivement déclaré pour toujours la propriété de la compagnie.

La plupart des informations données ici et relatives à l'Autriche , se trouvent modifiées par la récente détermination de faire construire les lignes principales aux frais de l'État.

Pour la ligne en construction de Leipzig à la frontière de Bavière , le gouvernement s'est réservé le droit de rachat , après vingt-cinq ans révolus d'exercice de la ligne complète , à certaines conditions fort équitables , en rembour-

sant le montant nominal des actions, si elles sont au pair ou au-dessous du pair, ou en les payant intégralement, si elles sont au-dessus du pair.

En Bavière, et pour tous les chemins de fer allemands, ceux de Fürth et du Taunus exceptés, cette clause a été stipulée.

—
X. La Compagnie a-t-elle le monopole dans un rayon déterminé de manière qu'il ne puisse pas s'établir de chemin rival dans ce rayon?

—
En Autriche, pour le chemin de fer de Vienne à Bochnia, la compagnie a eu jusqu'ici le droit de fixer le tarif concernant le transport des personnes, marchandises, produits de toute espèce; elle devait exercer ce droit pendant cinquante ans, après l'écoulement desquels elle devait s'adresser au gouvernement pour obtenir la prolongation de ce privilége.

La compagnie du chemin de fer de Raab avait voulu construire un chemin sur la rive droite du Danube, et faire ainsi concurrence à la compagnie du chemin de Presbourg à Pest déjà établi

sur cette même rive ; mais le gouvernement autrichien a refusé la concession demandée. La grande mesure adoptée tout récemment fait disparaître sur beaucoup de points de la monarchie ces rivalités et les retards qu'elles entraînent. Le gouvernement trouvera néanmoins beaucoup d'entraves pour la confection du chemin de Vienne à Trieste. Les négociants de cette dernière ville n'ont pour le moment que peu de confiance dans les avantages qu'il leur procurera, et ne sont nullement disposés à y risquer leurs fonds. Puis, le terrain offre tant de difficultés que la dépense sera énorme , et le gouvernement trouvera plus difficilement les moyens de subvenir à ces frais que pour les autres chemins de fer projetés. Celui-ci est néanmoins d'une si grande importance que ces difficultés seront vaincues un peu plus tôt ou un peu plus tard.

En Saxe , les compagnies n'obtiennent pas ce monopole.

En Bavière , les concessions faites à une société stipulent toujours en sa faveur le monopole du district indiqué.

XI. Outre le cautionnement stipule-t-on des garanties pour s'assurer que le chemin sera commencé et entièrement exécuté?

En Autriche, pour le chemin de fer de Vienne à Bochnia, le privilège accordé à la compagnie serait regardé comme non avenu, si dans l'intervalle des deux premières années la compagnie n'avait pas terminé au moins un mille d'Allemagne du chemin, ou si, dans dix ans, celui-ci ne se trouvait pas entièrement achevé.

Voici, en ce qui concerne les chemins saxons et bavarois, des dispositions arrêtées par les gouvernements, et répondant à la question ci-dessus ainsi qu'à quelquesunes de celles qui les précédent.

Je ne donnerai à cet égard des développements circonstanciés que pour deux pays que je prendrai pour exemples.

Chemin de fer de Leipzig à Dresde.

La concession du chemin de fer de Leipzig à Dresde n'est attachée à aucune durée de temps; le décret royal concernant cette concession contient le passage suivant :

252 DÉCRET ROYAL POUR LES CHEMINS SAXONS.

« Le gouvernement accorde à la compagnie qui
» doit se constituer par actions , sous le nom de
» *Compagnie de chemin de fer de Leipzig à
Dresde* , à l'exclusion de toute entreprise de
» même genre concernant une communication
» directe entre les deux dites villes , la construc-
» tion d'un chemin de fer , et au besoin , la pro-
» longation de la même voie jusqu'à la frontière ,
» et reconnaît cette compagnie comme entrepre-
» neur ; toutes les dispositions de la loi d'expro-
» priation lui sont applicables, et le chemin de fer
» à construire (maintenant construit) *sera irrévo-
cablement la propriété de la compagnie.*

» Néanmoins , comme la présente concession se
» borne uniquement à la construction d'une ligne
» directe entre les deux villes, et que la compagnie
» n'a aucun droit, aucun privilége exclusif pour
» s'opposer à ce que d'autres chemins de fer soient
» établis dans toute autre direction , le gouverne-
» ment se réserve tous droits à cet égard pour des
» concessions à accorder à d'autres sociétés.

Dispositions ayant rapport à la durée de la concession du chemin de fer saxo-bavarois.

Le gouvernement du royaume de Saxe et celui du duché d'Altenburg ont arrêté ce qui suit :

« ART. 1^{er}. Les deux gouvernements s'intéressent pour le quart du capital nécessaire à la construction de ce chemin de fer. (Le capital jugé nécessaire étant de 6,000,000 écus de Prusse, de 14 au marc fin de Cologne, la part des deux gouvernements est de 1,500,000 écus, environ 5,550,000 francs.)

» ART. 2. Lesdits gouvernements assurent aux actionnaires un intérêt de 4 p. o/o pour les sommes à verser par eux successivement durant les six années que doit durer la construction dudit *railway*, et ce d'après les fixations suivantes :

» A. La rente ou les intérêts courront du jour où la société se sera définitivement constituée.

» B. Le produit net résultant de l'usage du chemin de fer à mesure qu'une partie sera achevée, sera affecté au paiement des intérêts exigibles.

» C. Dans le cas où ce produit deviendrait in-

254 ARRÊTÉS DES GOUVERN. BAVAROIS ET SAXONS.

» suffisant , le déficit serait comblé par les deux
» gouvernements , c'est-à-dire que les deux gou-
» vernements fourniraient à la société , et cela sans
» intérêts , les sommes nécessaires pour com-
» pléter ce qui manquerait.

» D. Lorsque toute la ligne de chemin de fer
» sera achevée , toutes les avances faites par les
» gouvernements seront additionnées et ajoutées
» aux actions , de sorte qu'à compter de ce mo-
» ment , lesdits gouvernements seront considérés
» comme actionnaires pour le montant des sommes
» qu'ils auront fournies.

» E. Les sommes fournies primitivement par
» les gouvernements ne donneront droit à aucun
» intérêt pendant la durée de la construction.

» ART. 3. Aussi long-temps que le produit net du
» chemin de fer ne fournira pas les moyens de
» payer une rente de 4 p. o/o aux actionnaires ,
» les deux gouvernements renoncent à leur part;
» mais si le produit couvre les intérêts des ac-
» tionnaires , ce qui restera de surplus à la fin
» de l'année reviendra aux gouvernements comme
» dividende jusqu'au montant de 4 p. o/o des ac-
» tions dont ils sont possesseurs : *Ce qui pourra*

« rester, enfin après que tous les intérêts auront
» été fournis pour toutes les actions, et après le
» prélèvement de la contribution mentionnée dans
» les statuts pour le fonds de réserve affecté à
» l'amortissement, sera distribué comme divi-
» dende à tous les actionnaires.

» ART. 4. Les clauses ci-dessus doivent être con-
» sidérées comme irrévocables de la part des deux
» gouvernements pendant la *durée de vingt-cinq*
» *ans*, à compter du jour de l'ouverture entière
» de la ligne dudit chemin de fer, à l'exception
» de ce qui est mentionné à l'article 5 ci-après. A
» partir des vingt-cinq ans révolus, il sera libre
» aux deux gouvernements susdits, de continuer
» le privilége, ou de se charger de la régie du
» chemin de fer.

» ART. 5. L'obligation des gouvernements, ainsi
» qu'il est exprimé au n° 3, doit, en outre, avant
» comme après les vingt-cinq ans, être considérée
» comme annulée, si pendant *cinq ans consécutifs*
» ledit chemin de fer rapporte, terme moyen, au
» moins un produit net de 4 p. o/o d'intérêts.

» ART. 6. Lesdits gouvernements se réservent
» le droit de s'approprier ce chemin de fer avec

256 ARRÊTÉS DES GOUVERN. BAVAROIS ET SAXONS.

» tout ce qui s'y rapporte, moyennant rachat,
» aux conditions ci-après :

» A. L'appropriation dudit chemin de fer par
» les deux gouvernements ne saurait avoir lieu
» avant l'expiration de vingt-cinq ans, à moins
» d'un arrangement à l'amiable avec la compagnie.

» B. Dans la fixation de l'indemnité à accorder
» aux actionnaires, on prendra pour base le terme
» moyen des dividendes des dix dernières années,
» ainsi qu'il suit :

» AA. L'année qui, *sur les dix dernières*, aura
» fourni le plus fort dividende, et celle qui aura
» donné le plus faible seront déduites du produit
» desdites dix années, et le reste sera divisé par 8 :
» le résultat de cette division formera la base de
» l'indemnité.

» BB. D'après cela, si le résultat donne 4 p. o/o
» au moins, les actionnaires recevront la valeur
» nominale de leurs actions.

» CC. Si le résultat moyen des dividendes s'élève
» au-dessus de 4 p. o/o, sans pourtant atteindre 5,
» les actionnaires seront indemnisés, soit par une
» rente proportionnelle, soit par un capital vingt-
» cinq fois plus fort que le surplus du dividende.

» DD. Cette clause sera également exécutée, si
» le produit moyen s'élève au-dessus de 5 p. o/o;
» mais alors l'obligation contractée par lesdits gou-
» vernements, article II, de céder, quant à la
» jouissance du dividende, le pas au profit des
» actionnaires, sera modifiée. En cas de longue
» durée, en effet, cette clause pourrait être très
» désavantageuse pour les caisses desdits gouverne-
» ments et une compensation leur serait équitable-
» ment due. En conséquence, lesdits gouverne-
» ments, dans le cas où ils devraient se soumettre
» pendant plus de cinq ans, avec ou sans inter-
» ruption à une privation complète de leur divi-
» dende au profit des actionnaires, se réservent
» expressément le droit de compenser cette perte
» au moment de l'achat du chemin de fer; un
» calcul sera fait à cette époque, en prenant pour
» base le capital de la moyenne du surplus de la
» rente de 5 p. o/o. Ce capital entrera en diminu-
» tion du prix d'achat des chemins.

» C. Il dépendra desdits gouvernements de
» choisir entre *l'achat entier ou l'achat partiel et*
» *successif* au moyen du tirage au sort d'un cer-

» tain nombre d'actions à fixer par eux, ainsi
» que les termes ou époques des tirages.

» D. Les deux gouvernements préviendront six
» mois à l'avance les sociétaires de leur intention
» de rachat, et dans le cas exprimé à l'article C
» qui précède, chaque tirage d'actions sera an-
» noncé trois mois à l'avance, ainsi que le nom-
» bre d'actions qui devront être tirées.

» E. A la propriété du chemin de fer se
» joint nécessairement celle de tous les bâtiments,
» terrains, machines locomotives, wagons; en un
» mot, tout le matériel: mais les deux gouverne-
» ments prendront aussi tout le passif de la société.»

En Bavière, on n'exige point de garanties; mais la compagnie concessionnaire est expressément tenue, sous peine de perte de la concession, de commencer et de finir le chemin.

Le chemin de Fürth à Nürenberg, qui est très court et qui présenterait une certitude absolue de succès, ne pouvait donner lieu à aucune condition de cette nature. Quant à celui d'Augsbourg, il n'a offert pendant sa construction aucun embarras ni temps d'arrêt.

XII. Les concessions sont-elles directes ou accordées par adjudication ?

En Bavière, jusqu'à présent, elles ont toujours été accordées directement.

En Saxe, elles sont directes, sans adjudication, et accordées à ceux qui ont été les premiers en mesure de faire des propositions acceptables.

CHAPITRE XXXIV.

TARIFS.

XIII. Quels sont les différents tarifs adoptés pour les voyageurs?

Je présente ici les tarifs de plusieurs chemins de fer principaux, savoir : celui de Vienne à Brünn, celui de Berlin à Magdebourg et celui de Munich à Angsbourg. Ces chemins sont situés dans les trois parties de l'Allemagne qui diffèrent le plus l'une de l'autre, en ce qui concerne la cherté des denrées, des combustibles et de la main-d'œuvre.

Tarif autrichien.

Il est à remarquer que sur ce tarif on a tenu compte des montées et des descentes pour déterminer en plus ou en moins le prix des places.

AUTRICHE. — *Tarif des places du chemin de fer de Vienne à Brünn.*

DE VIENNE à	Flo- rid- dorf.	Wa- gram.	Gan- sen- dorf.	Anger.	Dürn- krut.	Hohe- mau.	Lun- den- burg.	Rako- witz.	Brau- witz.	Rei- gern.	Brünn
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
1 ^{re} classe. .	18	50	4 42	4 30	2 6	2 42	3 48	3 54	4 48	3 24	6
2 ^e classe. .	12	50	48	4 8	1 24	1 48	2 42	2 36	3 42	3 36	4
3 ^e classe. .	9	24	56	45	1 5	1 20	1 40	2	2 24	2 42	5
4 ^e classe. .	6	15	24	50	42	54	4 6	4 48	4 56	4 48	2

En Autriche, les compagnies auront le droit de fixer le tarif des places jusqu'au moment où les bénéfices s'élèveront à plus de 15 p. 0/o. Les prix actuels sont d'environ 37 c. par lieu pour la première classe, et 12 c. pour la quatrième.

Il faut observer que les prix ci-dessus sont en florins autrichiens à 2 fr. 50 c.

PRUSSE. — *Tarif des places.*

DE BERLIN A POTSDAM				DE MAGDEBOURG A LEIPZIG			
4 milles de 15 au degré.				14 1/2 milles.			
Première classe.	17 gros 1/2 groschen.	ou 2 fr. 18 c.	96 gros d'argent silber groschen.	ou 11 fr. 65 c.			
Deuxième classe.	12 — 1/2	ou 1 48	64 —	ou 7 90			
Troisième classe.	7 — 1/2	ou 4 80	40 —	ou 4 86			

Le tarif qui suit peut être cité en fait d'état ou de tableau comme un modèle de clarté et de bonne disposition.

TARIF BAVAROIS.

		à		à		à		à		à		à	
		STERIOF		MÖRING		ALTHENENBERG		NANNHOFFEN		MAISACH		OLCHING	
		1/2 1.	3/4 1.	5 1. 1/2.	3/4 1.	1/2	2 ^e	3 ^e	1 ^e	2 ^e	3 ^e	1 ^e	2 ^e
		1 ^e	2 ^e	3 ^e	1 ^e	2 ^e	3 ^e	1 ^e	2 ^e	3 ^e	1 ^e	2 ^e	3 ^e
		Classe.											
De	Augsburg	13	12	9	45	33	21	1	3	15	15	15	15
	de Sierhof	33	24	16	51	36	21	18	51	36	1	36	1
	de Möring	24	15	10	41	36	21	1	6	48	27	1	42
	de Athenenberg	30	24	15	48	36	21	1	9	48	31	1	36
	de Nauhufen	21	19	12	49	36	21	1	18	40	12	1	31
	de Maisach	20	15	10	40	35	21	1	10	39	15	1	29
	de Olching	21	15	10	40	35	21	1	10	36	15	1	28
	de Lochhausen	21	15	10	40	35	21	1	10	36	15	1	27
	de Pasing	15	12	8	36	32	12	1	8	35	12	1	26

Les distances sont en lieues de Bavière de 30 au degré.

En Bavière, le tarif pour les voyageurs est ordinairement plus bas que le tarif des diligences, dont l'administration fait partie de celle des postes royales. Pour les marchandises, on prend ordinairement pour base le prix du transport par roulage.

Sur le chemin de Brunswick à Harzburg, le prix est fixé, suivant le classement des wagons, à 16, 13 et 8 gros. La distance est de 5 milles ou 35 kil.

XIV. Quelles sont les bases adoptées pour la fixation des tarifs?

Ces bases consistent-elles dans les produits présumés des chemins de fer d'après des calculs statistiques, déduction faite des dépenses; ou les règle-t-on d'après les prix actuellement existant pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Dans la fixation des tarifs des lignes prusso-saxonnes, on a pris pour base la fréquence approximative des voyageurs, de manière à ce que le produit suffise au paiement des intérêts des actions, au traitement des employés, aux réparations à faire, aux faux frais accidentels et à la formation

d'une réserve d'amortissement du capital primitif; mais en même temps on a tâché d'établir les prix de manière à ce qu'il y eût diminution de dépense, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. — Plus tard, le gouvernement a décrété ce qui suit :

« La fixation du prix de transport des voyageurs et des marchandises reste à la disposition de la compagnie; mais le gouvernement, s'attendant à ce que les prix soient aussi modérés que possible, de manière à faciliter les communications; exige :

» Que le prix des premières places pour les voyageurs ne dépasse jamais la somme fixée pour le transport par les diligences royales (espèce de malles-postes).

» Que celui des places de seconde classe ne soit jamais au-dessus de celui de la voiture de poste ordinaire (diligence moins rapide).

» Que pour les marchandises, le prix *par le train accéléré* ne soit jamais plus fort que celui que l'on paie pour le transport par les diligences accélérées (*Edelwagen*);

» Et que dans le train non accéléré (train consacré au transport des marchandises, et qui va un

» peu moins rapidement que celui affecté aux personnes), le prix ne soit jamais plus fort que celui du roulage ordinaire, toutes choses égales d'ailleurs quant au poids et à la distance. »

—
XV. Stipule-t-on la révision des tarifs après un certain laps de temps ?

—
En Bavière, les tarifs des places et du transport des marchandises seront révisés tous les ans pendant les trois premières années; après cette époque, tous les trois ans et avec l'autorisation du gouvernement.

En Autriche et en Prusse le gouvernement intervient pour l'établissement et pour la révision des tarifs.

—
XVI. Existe-t-il des places de luxe pour les voyageurs, qui ne sont pas tarifées ?

—
En Bavière, non. — Les voitures de première classe sont très bien établies, mais elles sont tarifées comme les autres.

Comme terme de comparaison je rapporterai ici,

266 COMPARAISON DES MÉTHODES DE TRANSPORT.

pour l'Allemagne, le prix et les inconvénients des anciennes méthodes de voyage et de transport.

Avant l'existence du chemin de fer de Leipzig à Dresde, les dépenses sur cette route, d'environ 25 lieues de France où 100 kilomètres, se montaient, savoir :

Pour une personne, *par la diligence*, avec le sac de nuit accordé aux voyageurs, 19 francs, un jour de perte et les dépenses d'auberge ; par la poste ordinaire, 14 fr., 1 1/2 jour de perte.

Pour les voituriers, 8 à 10 fr., 2 jours en route, et frais d'auberges pour nourriture et logement.

Pour 50 kilog. de marchandises, par roulier, 1 franc 10 c., et 3 jours de route.

Par le chemin de fer.	Par personne : voit. de 1 ^{re} classe. 11 fr. 25 c. 3 1/2 h. de route.
	— Idem de 2 ^e 8 fr. 5 c.
	— Idem de 3 ^e 5 fr. 25 c.
	Pour 50 kil. de marchandises. 1 fr. 25 c. 4 1/2 h. de route.

— — — — —

CHAPITRE XXXV.

EMBRANCHEMENTS ET LIBRE CIRCULATION.

— — — — —

XVII. Stipule-t-on le droit d'embranchement et le droit de libre circulation dans les actes de concessions ou dans les cahiers des charges?

En Prusse, en Saxe, en Autriche et en Bavière, les décrets de concession ne font pas spécialement mention de cette circonstance; mais on peut conclure avec assez de certitude que les gouvernements se sont réservé tacitement le droit, soit d'établir à leurs frais des embranchements ou d'en accorder le privilége à des compagnies. Il s'entend que, dans tous les cas, les points de jonction de ces sortes d'affluents ne sauraient être précisés qu'en s'entendant avec les directeurs des lignes principales.

(Franchises.) Aucune exemption de taxes n'a

été accordé aux sociétés pour l'établissement et l'exploitation des chemins de fer ; il faut excepter la société du chemin de fer de Dresde à Leipzig qui est considérée comme société d'industrie et de commerce, et qui se trouve, comme telle, soumise aux lois, au droit commun du pays, c'est-à-dire à une contribution : il lui en a été fait la remise pendant trois ans, à compter du jour de la mise en exploitation de la ligne entière.

CHAPITRE XXXVI.

CONCOURS DE L'ÉTAT.

XVIII. Les compagnies se forment-elles et marchent-elles avec leurs propres ressources ; ou bien faut-il nécessairement le concours de l'Etat pour qu'elles puissent se constituer, exister et prospérer ?

En Autriche, divers chemins ont été, dans l'origine de cette innovation, entièrement exécutés sans qu'on songeât même à demander au gouvernement d'intervenir soit par un *prêt*, par une prise d'*actions*, ou par une garantie d'intérêts. L'industrie particulière a tout fait.

Au lieu de recevoir du gouvernement, les compagnies ont eu à lui payer : 1° un droit de privilége ; 2° certaines gratifications à des employés ; elles ont, en outre, été obligées : 1° à faire gratuitement le transport des lettres ; 2° à allouer des indemnités aux maîtres de postes ; 3° enfin

à supporter le prix énorme que coûte aujourd'hui le charbon de terre, par l'éloignement des houillères. Il a absorbé pour le chemin du Nord 40 p. o/o de la dépense totale, ou 24 p. o/o de la recette brute.

La différence avec le prix de revient du charbon en Angleterre est de 13 à 90.

La France, si riche en houillères, aura un grand avantage sur l'Allemagne quand les lignes étendues rendront plus facile le transport de ce combustible.

Le gouvernement autrichien a pris à son compte les principaux chemins de fer, ceux de Vienne à Trieste, de Vienne à Linz, et celui allant par Prague dans la direction de Dresde, et du réseau prusso-saxon.

Les ressources immédiates de l'Autriche ne lui permettront guère d'exécuter elle-même tous ses travaux. Le gouvernement ne sera que principal actionnaire et directeur des constructions. Ce n'est qu'après les économies faites dans l'administration des postes (qu'il consacrera aux chemins de fer), qu'il pourra racheter un assez grand nombre d'actions pour arriver à la propriété.

La première ligne en Saxe, celle de Dresde à Leipzig, prouve que le concours du gouvernement n'est pas absolument nécessaire; cependant la deuxième ligne (celle de Leipzig à la frontière de Bavière) n'aurait pu avoir lieu sans le concours de l'État.

Cette différence s'explique naturellement par :
 1^o la fréquente communication entre Dresde et Leipzig, route de communication directe entre la Bohême, l'Autriche, la Silésie et la Pologne. — Leipzig, surtout pendant les deux foires, donne une immense importance commerciale à toute cette ligne.

2^o Le terrain de Dresde à Leipzig n'offrait presque aucune difficulté, au moins aucune difficulté majeure; car le tunnel d'Oberau est une véritable superféitation, et les deux beaux ponts sur l'Elbe et sur la Mulde n'offraient que les difficultés communes à toutes les constructions de ce genre.

3^o Le terrain de la deuxième ligne est tourmenté; il offre une foule de fondrières, des vallées profondes, des montagnes et beaucoup de torrents.

4° Enfin sur cette ligne le commerce, qui peut y prendre un grand développement, n'offre pas jusqu'ici des avantages assez palpables pour attirer la foule des actionnaires.

Ne cessons pas de le répéter, chaque ligne de fer a présenté, en Allemagne, des difficultés de tous genres. La patience infatigable, le bon esprit des gouvernements et des populations ont combattu et vaincu ces difficultés les unes après les autres.

Pour le chemin de Hof à Leipzig, les gouvernements de Saxe-Royale et de Saxe-Altenburg ont souscrit pour un tiers du capital, accordant en même temps aux actionnaires un privilége sur les revenus de l'entreprise, jusqu'à concurrence de 4 p. o/o.

La compagnie du chemin de fer de Dresde à Magdebourg, voyant ses devis dépassés, a contracté un emprunt sans le secours de l'État.

La compagnie du chemin de Dresde à Leipzig a été autorisée par le gouvernement à mettre des effets en circulation, : ils sont divisés par coupons de 3 fr. 80 c., jusqu'à concurrence de 1,900,000 fr. Ces billets sont remboursables en

argent, sur présentation, à toutes les caisses de la compagnie, et le trésor les reçoit en paiement des impôts.

XIX. Quels sont les différents modes de concours au moyen desquels on vient au secours des compagnies?

Les divers modes admis dans d'autres pays sont :

- 1° Le prêt, en Angleterre et en France;
- 2° La subvention, en France;
- 3° La prise d'actions, aux États-Unis;
- 4° La garantie d'un minimum d'intérêt, en France;
- 5° Priviléges, tels que monopole de certains transports, le sel des salines de l'État, par exemple, dans quelques États d'Allemagne;
- 6° Exemption de certaines charges, par exemple de l'impôt établi sur la circulation, de l'impôt sur la vente des propriétés cédées ou expropriées pour l'établissement de l'assiette du chemin;
- 7° De la franchise des rails, des locomotives;
- 8° De la donation des terrains, des bois, etc.;
- 9° En cas de concours de l'État, le gouvernement intervient-il dans l'administration du chemin de quelque manière?

En Autriche, pour les lignes de Budweis à Linz, le gouvernement avait accordé aux compagnies le monopole du transport du sel. Cette importante concession, faite il y a plusieurs années, a même suffi pour déterminer à elle seule l'établissement

de ces voies de fer, avant même que l'engouement universel ne servit, comme aujourd'hui, à activer ces constructions.

La franchise des rails apportés soit d'Angleterre, soit de Belgique, est également à mettre au nombre des avantages que les États ont cru devoir accorder aux compagnies.

Et nous ajouterions à toutes les autres difficultés qui nous arrêtent la privation volontaire du secours que pourrait nous offrir l'importation exceptionnelle des rails belges ! Protégeons les fers français, rien de plus juste; mais s'il nous faut des rails et en grande quantité, ne faisons pas porter sur tous les contribuables le surcroît de dépense qui résulterait d'une protection exagérée accordée à une seule industrie.

La franchise d'importation des locomotives de fabrique étrangère est encore employée. On s'applique sur plusieurs points à se délivrer de ce tribut, en employant des machines de construction indigène; mais tant que l'industrie allemande n'est pas en état de fournir suffisamment et à bon marché, on achète des locomotives anglaises.

L'administration du chemin de fer de Brünn a

été autorisée à faire entrer sans droit des rails venant de l'Angleterre; et le prix d'achat pour ces rails confectionnés, y comprenant les frais de transport, était encore inférieur au prix du fer brut de la Styrie. Cette différence provient de ce que le département des mines en Autriche exploite seul la plus grande partie de ces richesses, et avec des frais trop considérables pour pouvoir livrer à bas prix. Le fer est plus abondant dans plusieurs parties de l'empire autrichien que dans aucun autre pays de l'Europe; mais les droits régaliens sont un obstacle à son exportation.

Voici quels ont été les avantages accordés dans le principe par le gouvernement autrichien pour les chemins de fer de Bochnia et ses divers embranchements.

En Prusse, pour le chemin de fer de Magdebourg par Aschersleben à Brunswick, Hanovre et Minden, le gouvernement a fait niveler à ses frais le terrain, qui s'est trouvé être très favorable sur tous les points. On a, en outre, dans différentes directions, fait aux frais de l'État le nivellement, et l'on a établi aussi le devis d'une ligne de Hanovre à Minden, au moyen de la com-

munication avec Cologne et avec la Belgique.

En Russie, le peu de valeur d'immenses étendues de terrains à traverser, et le grand nombre de ces terrains appartenant à la couronne, ont permis de laisser espérer que les terrains seraient accordés par l'État dans certains localités. Dans d'autres parties de cet empire gigantesque, l'abondance de bois n'ayant aucune valeur sauf de débouchés, rendra possible le don gratuit de poutres et poutrelles propres à entrer dans la construction des railways.

En Saxe, la prise d'actions et la garantie d'un minimum d'intérêts sont employées pour les deux lignes.

Les compagnies sont exemptes de toutes charges de la part de l'Etat, excepté de l'impôt foncier.

Un employé supérieur du gouvernement participe à toutes les transactions de la compagnie, mais seulement pour veiller à ce qu'on ne déroge point aux statuts approuvés par le gouvernement.
(*Voy.* le parag. 9.)

Les États de la Saxe, le grand-duché de Saxe-Weimar, et les duchés de Meiningen et de Cobourg-Gotha ont fait une convention relative à la

jonction des chemins de fer du nord avec le sud, et de l'est avec l'ouest de l'Allemagne. L'établissement de ces deux routes de jonction sera confié à une compagnie d'actionnaires auxquels les gouvernements s'engagent à tenir compte de ce que le chemin pourra rapporter de moins que 3 p. o/o, et leur assurant en outre de très grands avantages.

Les chemins de fer de la Saxe offrent un exemple de la combinaison des sommes données par l'État avec celles fournies par des actionnaires. Ainsi, pour le rayon qui est un embranchement de celui ci-dessus, s'étendant jusqu'à Zwickau, et qui mettra les houillères en communication avec la ligne principale, le capital nécessaire est de 6 millions d'écus, dont un quart sera fourni par le royaume de Saxe et par le duché de Saxe-Altenburg, et le reste par des actionnaires.

Pendant les six années que devra durer la construction du chemin, les deux États ci-dessus paieront à 4 p. o/o l'intérêt des fonds qui auront été déposés pour l'entreprise. Ils renoncent de plus à la part du dividende, qui, après que la route sera terminée, pourra leur revo-

278 MODE DE CONCOURS EMPLOYÉ EN BAVIÈRE.

nir pour le quart qu'ils ont dans les actions, jusqu'à ce que le bénéfice s'élève à plus de 4 p. o/o.

Les actions ont été rapidement enlevées.

En Bavière, le concours de l'Etat a lieu :

1° Par prêt de fonds à modique intérêt;

2° Par prise d'actions;

3° Par garantie d'un minimum d'intérêt;

4° Le gouvernement est, dit-on, en ce moment en arrangement pour le transport du sel;

5° Par cessions de terrains et fournitures de bois à bas prix;

6° Par exemption des droits d'entrée des rails ou locomotives (cette exemption, qui avait été accordée autrefois ne s'accorde plus aujourd'hui);

7° Par suite du concours qu'il accorde, l'Etat a droit de remontrance dans l'administration.

Dans le grand-duché de Bade, pour le chemin de Manheim aux frontières de la Suisse, par l'art. 2 de la loi du 28 mars 1838, relative à la formation des fonds pour les chemins de fer, il fut ouvert au ministère un crédit de 4 millions de florins, pour couvrir les besoins jusqu'au 1^{er} janvier 1839; 4 autres millions furent de nou-

veau assignés à la continuation des travaux qui doivent être poussés activement au-dessus de Heidelberg et au-dessous de Kehl.

Le gouvernement hanovrien a déclaré, par un décret du 10 janvier de cette année, que les intérêts des chemins de fer de Hanovre à Brunswick et Celle, de Celle à Harbourg (vis-à-vis de Hanbourg-sur-l'Elbe), et de Hanovre par Werden à Brême, seraient garantis par l'Etat. Quant au dernier chemin, la moitié des intérêts sera garantie par le Sénat de la ville de Brême.

CHAPITRE XXXVII.

CONCOURS DES LOCALITÉS, DES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS, ETC.

XX. Outre le concours de l'État, fait-on concourir les localités, c'est-à-dire les villes et les provinces auxquelles profitent les chemins de fer établis?

Ce concours de localités a eu lieu dans les diverses contrées de l'Allemagne de plusieurs manières.

En Prusse, de Minden à Cologne, les communes traversées ont abandonné gratuitement et volontairement le terrain nécessaire à la voie de fer, aussi bien qu'à l'emplacement des stations.

En Prusse surtout, les souscriptions pour les

chemins de fer ont été dignes de louange et d'imitation.

Je citerai comme un exemple de ces souscriptions volontaires celles qui ont eu lieu il y a environ un an pour le chemin de Berlin à Stettin.

1° Les souscriptions primitives auxquelles les Etats de la province de Poméranie n'ont garanti aucun intérêt s'élèvent :

A Berlin.	165,800 thal.
A Stettin.	591,800
Dans la province de Poméranie	193,750
Dans divers autres lieux. . .	99,900
	<hr/>
	Total : 1,051,250 thal.

2° Les souscriptions nouvelles auxquelles les Etats de Poméranie ont garanti un intérêt de 4 p. o/o s'élèvent :

A Berlin.	551,300 thalers.
A Stettin.	612,100
En Poméranie.	218,900
Dans divers autres lieux	297,700
	<hr/>
	Total : 1,680,000 thalers.

La totalité des souscriptions anciennes et nou-

velles s'élève par conséquent à 2,731,250 thalers de Prusse, ou 10,242,187 francs.

Dans le duché de Brunswick, le Lombard (Mont-de-piété) a fait l'avance des fonds du chemin de Wolfenbüttel jusqu'à la frontière prussienne. Cette avance a été inscrite sur le grand-livre de l'État, et rapportera 3 1/2 p. o/o.

En Bavière, ce cas ne s'est pas encore présenté jusqu'à présent ; les entreprises de Nürnberg à Fürth, et de Munich à Augsbourg ont dû acheter les terrains. Pour cette dernière route, qui traverse en partie des marais, l'achat des terrains a été presque nul ; mais par contre, les travaux ont été très coûteux.

En Saxe, le concours d'un grand nombre de localités, c'est-à-dire leur participation en qualité d'actionnaires, a été spontané ; rien n'a été exigé. Les chemins de fer de la Saxe offrent un exemple d'un mode particulier de combinaison de sommes données par l'Etat avec celles fournies par des actionnaires. Voici quelles ont été les conditions réglées par les gouvernements des royaumes de Saxe et du duché de Saxe-Altenbourg.

« Pendant les six années que devra durer la

» construction du chemin, les deux États ci-
» dessus paieront à 4 p. o/o l'intérêt des fonds
» qui auront été déposés pour l'entreprise. Ils
» renoncent de plus à la part du dividende qui,
» après que la route sera terminée, pourra leur
» revenir pour le quart qu'ils ont dans les actions,
» jusqu'à ce que le bénéfice s'élève à plus de
» 4 p. o/o.

Les actions ont été prises peu de temps après les premières publications de ces statuts.

CHAPITRE XXXVIII.

TRANSPORT DES LETTRES.

XXI. Le transport des lettres est-il gratuit ou rétribué par l'État?

En Autriche, les entrepreneurs du chemin de l'Empereur Ferdinand, de Vienne à Brünn, se sont engagés envers l'administration des postes à se charger, sans rétribution aucune, de l'expédition des lettres, actes et paquets du gouvernement; quant au transport des autres objets qui sont du ressort des diligences, ces entreprises doivent s'en charger moyennant une taxe qui sera convenue et arrêtée entre elles et l'administration des postes; cette taxe sera basée sur le tarif ordinaire adopté par la direction du chemin de fer. Cet

arrangement n'est, au surplus, arrêté jusqu'ici qu'en principe; car en 1841 il n'y avait encore rien de fait à cet égard, et les malles-postes faisaient toujours le même service en 22 ou 24 heures.

En Saxe, le transport des lettres se fait par les wagons; l'État, qui continue à percevoir les ports, en paie une partie au chemin de fer. Quant au transport des personnes qui était jadis fait par les diligences royales, et qui est actuellement réservé à la compagnie du chemin de fer, il est soumis à une indemnité modique que la compagnie paie au gouvernement.

En Prusse, pour le chemin de Berlin à Stettin, le règlement a déterminé que la poste n'exigera aucune indemnité pour le transport des personnes, abandonné à ce chemin.

En Bavière, un employé des postes accompagne les lettres et les dépêches de l'État, et l'administration du chemin de fer est responsable des retards, négligences et dommages qui peuvent survenir.

Voici quelles ont été dans le principe les obligations imposées à la société du chemin de fer de Munich à Augsbourg :

286 POSTE AUX LETTRES, RÈGLEMENT BAVAROIS.

« 1^o Tous les objets de la poste aux lettres, tels que lettres, paquets, journaux, etc., destinés au parcours du chemin de fer, devront être expédiés gratis par la compagnie.

» 2^o Elle devra en même temps se procurer des voitures convenables pour les envois de la poste.

» 3^o Elle se rend caution envers la poste pour tous les objets qui viendraient à se perdre ou à être endommagés.

» 4^o Les prix seront fixés pour deux classes de voitures : dans la première classe il sera de 32 kreutzers par mille pour une personne; dans la seconde de 24 kreutzers (le florin a 60 kreutzers).

» 5^o L'indemnité que la compagnie devra payer à la poste pendant les trois premières années sera de 3,500 fl. pour les paquets, et 6,000 fl. pour les personnes; mais si la rente des actions s'élève à 4 1/2 p. o/o, l'indemnité sera augmentée d'un cinquième, et si elle rapporte 5 p. o/o, de la moitié.

» 6^o Le gouvernement se réserve le droit d'employer des diligences et d'autres voitures de poste sur les routes situées dans la direction du chemin de fer.

» 7° Il se réserve également le droit de se servir immédiatement du chemin de fer pour l'usage des postes au moyen d'un transport particulier, et en payant à la société une indemnité qui sera fixée d'après la recette des trois dernières années. »

(Cette obligation est imposée au chemin de fer pour le cas où le gouvernement aurait des messages pressés à faire parvenir. Son expression est si peu précise, qu'il pourrait au besoin l'appliquer à des transports de troupes.)

XXII. Comment se fait le service des lettres? Le triage a-t-il lieu, ainsi qu'en Angleterre et en Belgique, dans des wagons circulant?

En Autriche, rien n'est encore réglé à cet égard.

En Saxe, le triage se fait, comme par le passé, au bureau de la poste.

En Bavière, les lettres sont portées à la poste, où l'on fait les paquets, qui sont ensuite distribués sur la route que parcourt le chemin de fer.

Il a été créé des bureaux de poste aux lettres dans la plupart des stations.

CHAPITRE XXXIX.

TRANSPORT DES ARMÉES.

XXIII. Quel est le tarif pour le transport des militaires ?

Cite-t-on déjà en Allemagne beaucoup d'exemples de semblables transports ?

Jusqu'à présent aucun tarif n'a été établi, aucune disposition n'a été prise pour le transport des troupes sur les chemins de fer en Saxe. Au reste, le matériel existant ne saurait convenir qu'au transport de l'infanterie et aux bagages de cette arme.

Le gouvernement prussien s'est réservé le droit de transport des troupes et du matériel des armées; il a exigé dans l'arrangement et la construction des wagons des dispositions spéciales à cet effet.

Il n'y a eu, au surplus, en Prusse, de Berlin à Postdam et retour, qu'une promenade militaire d'un bataillon de la garde ; ce trajet s'est fait *gratis*. On prévoit que les chemins de fer, une fois établis en Prusse, donneront plus de facilité aux rassemblements successifs des diverses subdivisions de la landwehr. Cette nouvelle invention améliorera donc encore cette institution militaire, la mieux conçue qui ait jamais été créée en aucun pays dans un but de défense territoriale.

Il n'existe en Saxe aucun tarif pour le transport des troupes. Le gouvernement saxon ayant fait en 1840 voyager un bataillon d'infanterie légère pour manœuvrer devant le Grand-Duc Héritier de Russie, on se servit de wagons de 3^e classe, et le gouvernement paya.

En Bavière, les wagons de 1^{re} et de 2^e classe sont destinés pour les officiers, et ceux de la 3^e classe pour les sous-officiers et soldats.

Les officiers peuvent emporter 40 livres de bagages, et paient la moitié du tarif. Les soldats, avec leur fusil et leur sac, paient 30 kreutzers (1 f. 8 c.).

Hors ces deux cas, tous les objets expédiés pour le service militaire paient la taxe entière.

Le plus fréquent exemple de transports de troupes effectués par les chemins de fer en Bavière, est celui d'une compagnie d'artillerie de 118 hommes qui tient garnison à Augsbourg, et qui est remplacée tous les ans par une autre venant de Munich. Le transport du personnel de cette compagnie se fait à l'aide de deux wagons. Le chemin de fer ne se charge point du matériel, qui, dans ce changement de garnison, suit l'ancienne route.

Les soldats coûtent en Bavière, au gouvernement, 10 kreutzers (0,36 c.) par étape; il y a trois étapes de Munich à Augsbourg, c'était donc 30 kreutzers ou 1/2 florin par homme par l'ancienne voie; c'est aussi le prix du transport de chaque soldat par le chemin de fer, et la moitié du prix ordinaire des dernières places (1). Ainsi le gouvernement n'a aucun déboursé nouveau à faire; mais il n'a d'autre économie que celle du temps et des chaussures. Il est probable que ce tarif sera abaissé lorsqu'on aura réglé avec plus d'ensemble le transport des militaires. Les offi-

(1) Le prix de ces places a été augmenté dans ces derniers temps.

ciers bavarois paient leur place à part, et ne sont point compris dans ce calcul.

En général, les troupes allemandes changent rarement de garnison ; des motifs d'économie ont établi l'usage de laisser long-temps les mêmes corps dans les mêmes villes, ce qui a maint inconvénient. En France, les marches de troupes sont, au contraire, très fréquentes. Les armées de la Confédération ne profiteront donc des chemins de fer, hors les cas de guerre, que pour se rendre aux camps annuels ou lors du remplacement des garnisons mixtes des forteresses fédérales, telles que Mayence, et autres.

Il existe de plus en plus de lignes de chemin de fer dans les deux pays, et ces dernières années, le développement de ce moyen de transport a été très considérable.

Il existe de plus en plus de lignes de chemin de fer dans les deux pays, et ces dernières années, le développement de ce moyen de transport a été très considérable.

CHAPITRE XL.

Il existe de plus en plus de lignes de chemin de fer dans les deux pays, et ces dernières années, le développement de ce moyen de transport a été très considérable.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Il existe de plus en plus de lignes de chemin de fer dans les deux pays, et ces dernières années, le développement de ce moyen de transport a été très considérable.

Il existe de plus en plus de lignes de chemin de fer dans les deux pays, et ces dernières années, le développement de ce moyen de transport a été très considérable.

Il existe de plus en plus de lignes de chemin de fer dans les deux pays, et ces dernières années, le développement de ce moyen de transport a été très considérable.

XXIV. Les chemins de fer transportent-ils toutes sortes de marchandises, les marchandises précieuses, les marchandises lourdes, les marchandises encombrantes?

En Autriche, sur les lignes du chemin de fer de Ferdinand, qui forment déjà un système d'ensemble assez étendu, le transport des marchandises a augmenté considérablement, attendu que beaucoup d'objets de transit qui prenaient autrefois d'autres routes, suivent aujourd'hui les chemins de fer.

En Prusse, l'on transporte par les chemins de fer des masses considérables de houilles.

En Saxe, les railways transportent également beaucoup de houilles.

En Bavière, les chemins de fer transportent toutes sortes de marchandises, entre autres des bestiaux ; ils se chargent de l'argent et d'autres objets précieux : ils en répondent. Les transports de marchandises ne deviendront réellement importants qu'alors que les grandes lignes seront achevées et serviront de communication entre les ports des diverses mers et les centres de grandes exploitations et fabrications industrielles. On dit, il est vrai, que les transports maritimes conserveront le grand mérite d'un fret modique ; mais les chemins de fer arriveront peu à peu à cet avantage, et auront, en tous cas, dès leur achèvement, la préférence pour les marchandises de peu de volume.

Sur la plupart des chemins allemands, toutes sortes de marchandises précieuses, lourdes et encombrantes, peuvent être transportées, et le sont effectivement ; on en excepte et ne refuse jusqu'ici que les madriers, les poutres, solives et arbres entiers et les pierres de grande dimension. Il ne résulte aucune incommodité pour les

voyageurs du transport des marchandises encombrantes, parce que les marchandises de cette nature sont transportées par des trains particuliers ; sur lesquels on n'admet que des passagers pauvres, pour une très faible rétribution. Ces trains mettent d'ordinaire une heure de plus à faire le trajet. *Quant aux houilles* transportées par le chemin de fer, on a remarqué qu'elles éprouvent un déchet bien moins sensible que par les voitures ordinaires.

CHAPITRE XLI.

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

XXV. Quel est le nombre des voyageurs qui circulaient avant l'établissement des chemins de fer; quel est le nombre de ceux qu'ils transportent actuellement; quel développement les chemins de fer ont-ils imprimé à la circulation des hommes?

Le chemin de Leipzig à Dresde a transporté, en 1840, 405,135 personnes, 5,617 quintaux d'objets divers, 11,300 tonnes de marchandises de prix, 550 tonnes de sel, 10,000 tonnes de bois et de pierres, 14,036 équipages, 37,958 quintaux de bestiaux d'espèces diverses. En 1841, le mouvement s'est encore beaucoup accru.

Avant l'existence du chemin de fer entre Leipzig et Dresde, le nombre de voyageurs de

Leipzig à Dresde et de Dresde à Leipzig, non compris celui des voyageurs des lieux intermédiaires, était, année courante, d'environ 40,000; mais en y comprenant les voyageurs intermédiaires, on peut doubler ce nombre et le porter à 80,000.

En 1840, *le chemin de fer a transporté 405,131 voyageurs.*

Ainsi sur le chemin de fer saxon, le mouvement des voyageurs a *quintuplé* par le fait de cette invention.

En Bavière, le nombre des voyageurs sur le chemin de fer de Munich à Augsbourg est à peu près six fois plus considérable que celui que transportaient autrefois la poste, les diligences et les voituriers.

XXVI. Les chemins de fer ont-ils détruit tous les moyens de concurrence, fait tomber tous les services de terre qui existaient avant eux, en est-il résulté de graves inconvénients dont se plaint le public?

On ne s'aperçoit pas en Saxe, pays que pour cette fois, je citerai comme exemple, que le trans-

port des voyageurs par le chemin de fer ait diminué, au moins sensiblement, certains moyens de concurrence ; il y a plutôt déplacement qu'annulation, et plutôt augmentation que diminution. Ceci demande explication.

Il y avait à Dresde et à Leipzig plusieurs voituriers vivant surtout de l'argent qu'ils recevaient des voyageurs qu'ils transportaient entre ces deux villes. Ils ont en grande partie échangé leurs voitures contre de petites calèches, chars-à-bancs, etc., des fiacres et omnibus de ville et de campagne. La grande quantité de voyageurs qui viennent ou partent par le chemin de fer suffit pour les indemniser. Il s'est établi plusieurs embranchements factices, à chaque station du railway, pour les personnes qui habitent à plusieurs lieues à droite et à gauche, et qui vont, soit à Leipzig, soit à Dresde ; il en est de même sur les routes autrichiennes, bavaroises et autres. Tous ces embranchements sont desservis par une foule d'omnibus, carrioles, voitures couvertes et charrettes de toute nature, suivant les habitudes locales. Ces voitures circulent journellement dans les contrées où l'on n'en avait jamais vu au-

tréfois. Les aubergistes de quelques petits endroits ont éprouvé des pertes ; mais, en revanche, ceux des deux villes principales ont considérablement gagné. D'ailleurs, il s'est établi dans tous les lieux où les trains s'arrêtent quelques minutes, des marchands de comestibles, des cafés, des cabarets, des tabagies, des débits de bière et d'eau-de-vie. Dans la belle saison, une foule de gens de la campagne viennent y vendre des fruits et des fleurs, objets qui étaient sans aucun prix avant l'établissement du chemin de fer. Une foule d'autres objets qui se perdaient faute de débouchés, sont devenus des valeurs.

Dans les localités qui ont des chemins de fer allant jusqu'à la mer, le transport du poisson et des huîtres est déjà très lucratif ; on établira entre autres sur le chemin de fer qui doit partir de Venise pour Milan et tout le royaume lombardo-vénitien des caissons spécialement affectés au transport de la marée.

En somme, si l'on met en balance quelques industries momentanément lésées, et celles aux-quelles les chemins de fer donneront un surcroît d'activité et de débit, on trouve une proportion

énorme en faveur de l'extension des avantages.

En Bavière, le chemin de Munich à Augsbourg a fait tomber entièrement le transport par voituriers, qui était autrefois très grand, et qui subsiste encore sur d'autres routes. Mais ici, comme dans le reste de l'Allemagne, les voituriers n'ont fait qu'une perte très momentanée.

Les maîtres de poste, en Allemagne, sont dans un cas tout différent. Pour eux, il n'existe pas, comme pour le voiturier des villes, un moyen de modifier leur industrie, sans dommage considérable. Fixés, en général, comme propriétaires aux localités qu'ils habitent, ils éprouvent une perte sans compensation. On croit que les gouvernements allemands comprendront que les maîtres de poste lésés ont droit à une indemnité.

En France, cette question a été soulevée, il paraît équitable de la résoudre dans le même sens.

CHAPITRE XLII.

POLICE, MESURES DE SURETÉ ET PASSE- PORTS.

XXVII. Quels sont les principaux moyens de police exercés sur les chemins de fer pour la sûreté des voyageurs?

Dans plusieurs pays de l'Allemagne, il n'a été apporté aucun surcroît de rigueur aux mesures de police ; seulement ce nouveau genre de communications, et la célérité que les voyageurs s'attendent à y trouver, rendent plus pénibles ou plus apparentes les anciennes mesures, dont on n'a pu se départir. Aux débarcadères de Vienne, de Brünn et d'Olmütz, les employés de la police et de la douane attendent les voyageurs pour l'examen de leurs papiers et de leurs effets. On ne peut

entrer ni sortir des bureaux du débarcadère sans présenter sinon un passeport, du moins un **Passierschein** (laissez-passer), qui est, du reste, délivré gratis.

Voici les peines portées en Prusse, par une loi en date du 30 novembre 1840, contre les personnes qui endommageraient volontairement les chemins de fer, ou qui, employées sur ces routes, seraient par leur négligence la cause d'un accident.

« ART. 1^{er}. Quiconque fera à dessein quelque dégât aux chemins de fer ou à leurs accessoires, dérangera les rails, placera ou jettera sur la voie quelque objet propre à compromettre le transport, encourra la peine des maisons de correction ou des travaux publics, depuis un an jusqu'à dix ans.

» ART. 2. Suivant les circonstances diverses, les peines seront graduées ainsi qu'il suit pour les auteurs des accidents :

» De quatre à vingt ans de maisons de correction ou de travaux publics pour blessure ou lésion corporelle de quelque gravité.

302 PEINES ENCOURUES POUR NÉGLIGENCES, ETC.

» De dix années, jusqu'à perpétuité de la même peine, pour avoir causé la mort.

» S'il y a prémeditation de mort, il y aura application des lois pénales pour meurtre.

» ART. 3. Les peines portées en l'art. 2 seront rendues plus fortes dans le cas surtout où les accidents auront eu lieu dans l'ensemble d'un convoi.

» ART. 4. Celui qui causera ces accidents par négligence encourra une peine correctionnelle de trois mois jusqu'à deux ans; elle sera portée de deux à quatre ans de détention ou de travaux publics pour dommage corporel et principalement en cas de mort.

» ART. 5. Ces peines seront également appliquées aux personnes employées dans les établissements et aux surveillants, même alors que les dommages ne proviendraient que de négligence.

» ART. 6. Outre les peines fixées ci-dessus, les employés coupables encourront encore celle de destitution, et seront déclarés incapables d'être remplacés de nouveau dans l'administration des chemins de fer.

» ART. 7. Il y aura une amende de 10 jusqu'à

100 thaler pour l'employé destitué qui se replacerait dans ce service, et pour la direction du chemin de fer qui l'engagerait après délit et condamnation. »

— — — — —

— — — — —

— — — — —

CHAPITRE XLIII.

COMPTES-RENDUS DES COMPAGNIES.

—

XXVIII. Les comptes-rendus ou états de situation des compagnies ont-ils quelque publicité? Sont-ils imprimés dans quelques dépôts publics?

En Autriche, les comptes-rendus sont publiés tous les ans, et délivrés dans un supplément au journal officiel de Vienne.

En Prusse, l'administration du chemin de fer de Berlin à Potsdam vient de publier ses comptes pour le 1^{er} semestre 1840. Il est très satisfaisant.

Les recettes se sont élevées à 83,807 écus 11 gros 5 pfennings, et les dépenses à 49,680 écus 8 gros 3 pfennings.

Les comptes présentent sur ceux de l'année

précédente une augmentation de 15,947 écus 22 gros 6 pfennings ou 59,014 francs.

En Bavière, les comptes-rendus sont également publiés tous les ans, et il en est, en outre, presque toujours fait mention dans des écrits qui se publient à cette occasion.

En Saxe, les comptes-rendus ou états de situation sont publiés tous les ans à une époque fixe, et s'obtiennent aux bureaux de la compagnie à Dresde et à Leipzig.

CHAPITRE XLIV.

EXÉCUTION DES TRAVAUX.

XXIX. Comment s'exécutent les travaux des compagnies ?

Ils ont été exécutés à forfait dans le plus grand nombre des pays de l'Allemagne.

Il faut mettre au nombre des causes nombreuses et variées qui contribueront au prompt achèvement des lignes de fer d'Allemagne les facilités d'un ordre particulier que l'Autriche rencontrera dans quelques unes de ses possessions. Ainsi, pour la ligne si importante qui doit traverser la Bohème, les travaux de terrassement pourront être faits par corvée ; une partie de la population des villages sera employée à ces tra-

vaux, qui seront ainsi exécutés à très peu de frais ; il en pourra être de même en Galicie et dans les provinces allemandes de la monarchie autrichienne.

En Bavière, les travaux s'exécutent de toutes les manières et à toutes les conditions possibles. Les travaux de terrassement s'adjudgent ordinairement au rabais. Les fondations des ponts, tunnels et la pose des rails se font en régie. Toutes les fournitures de matériel ont lieu à forfait et au prix le plus bas.

Les chemins de fer de l'Allemagne qui ont été cités pour la promptitude de leurs travaux sont surtout ceux de Berlin à Magdebourg et ceux de Francfort-sur-le-Main, dont la construction n'est pas encore terminée.

On avait commencé pour ce dernier chemin les premiers travaux de terrassement en mars 1841, et au 1^{er} décembre de la même année la direction annonçait que quatre ponts sur cinq étaient terminés, que tous les bâtiments étaient à la veille de l'être, que les rails et autres matériaux étaient amassés à portée de la route.

Il existe à cet égard dans les diverses parties

308 LES ARMÉES Y SONT-ELLES EMPLOYÉES.

de l'Allemagne, une sorte d'émulation que la publicité exalte chaque jour.

XXX. Les armées travaillent-elles à l'exécution des chemins de fer?

Jusqu'à présent ni les armées prussiennes ni celles de l'Autriche n'ont été employées à la construction des chemins de fer.

Il en a été de même pour la confection du chemin de fer de Leipzig à Dresde, et rien n'annonce jusqu'ici que l'on songe en Allemagne à faire concourir les troupes aux travaux de cette nature.

On a cependant agité cette question, et il est probable qu'on se déterminera, surtout en Autriche, à cette coopération des troupes, et à l'utilisation importante des ressources que présente l'adoption de cette méthode.

CHAPITRE XLV.

COUTS DES CHEMINS DE FER.

XXXI. Quelle est en Allemagne la dépense en moyenne du chemin de fer par lieue de 4 kilomètres et par mètre courant, en distinguant le prix moyen des terrains, des travaux d'art, des rails et du matériel?

On calcule qu'en Allemagne la moyenne de la dépense est de 114,000 fr. par kilomètre. On peut compter une machine et demie par myriamètre. En Angleterre et en France, peu de chemins ont coûté moins de 250,000 fr. par kil.

Un bon terrassier gagne en Prusse de 1 fr. 25 c. à 2 fr. 25 c., un maçon gagne 3 francs.

Dans le midi de l'Allemagne, en Autriche, en

Bavière et en Würtemberg la main-d'œuvre est d'un tiers moins chère que dans le Nord.

Par contre, le Nord, par son voisinage de la mer, a plus de facilité pour faire venir d'Angleterre les rails et les machines. Le transport par terre renchérit beaucoup dans l'Allemagne centrale ces objets divers pour lesquels on sera pour quelque temps encore et partiellement tributaire de l'Angleterre et de la Belgique.

En Autriche, parmi les chemins de fer projetés, le plus coûteux est celui de Trieste. Le gouvernement l'entreprendra pour son compte comme tous les autres. Ce chemin aurait 80 myriamètres de long; il serait à une seule voie. On évalue la dépense à 100 millions de francs.

Des machines fixes placées au passage du Semiring, montagne assez élevée, remorqueraient les voitures, et diviseraient le chemin de fer en deux parties distinctes. La même disposition aura lieu sur un autre point plus au sud.

Voici des détails sur le coût de l'un des plus importants chemins de l'Allemagne, celui de Vienne à Bochnia en Galicie, commencé en 1836. Il doit parcourir une distance d'environ 600 kilo-

mètres. La dépense totale a été évaluée à 35 millions de francs (1), ou 58,333 francs par kilomètre.

La distance de Vienne à Brünn, environ 20 myriamètres, a été terminée en deux ans et trois mois.

La somme des frais pour le chemin de fer de Leipzig à Dresde se monte par lieue française de 25 au degré, terme moyen, à 790,000 francs, ce qui donne environ 200 francs par mètre ou 200,000 par kil.

DÉTAILS.	PAR LIEUE.	PAR MÈTRE.
Expropriation : terme moyen pour une lieue.	44,000 fr.	11 f. 75 c. le m.
Terrassements, ponts et tunnels...	340,000 fr.	85
Travaux supérieurs avec double voie.	280,000 fr.	70
Bâtiments.	31,000 fr.	7 75 c.
 MOYENS DE TRANSPORT. SAVOIR :		
105 voitures à voyageurs. 131 — marchandises. } 22 locomotives.	85,000 fr.	21 25 c.
Inventaires du chemin de fer, ateliers de construction pour les voitures, fours pour la préparation du coak, ateliers de réparations,etc.	10,000 fr.	2 5 c.

(1) Quelle différence avec le prix de nos constructions! quel avantage pour l'Allemagne sur plusieurs points de sa surface! mais cette différence ne doit pas nous déconseiller. Cette dépense, quel que soit son chiffre, sera une nécessité pour nous comme pour l'Allemagne.

Les courants d'eau de toute espèce ont nécessité 24 ponts, dont les plus considérables sont :

1° Le pont sur la Mulde, à Wurzen, long de 384 mètres, construit en bois avec des piles en pierre de taille ; il a coûté 571,300 francs.

2° Le pont sur l'Elbe, auprès de Riesa, long de 342 mètres. Même construction que le précédent, le tablier posant sur 11 belles piles en pierre de taille, ayant, ainsi que l'autre, une balustrade en fer fondu ; il coûte 1,012,500 francs. La dépense de cette partie de la route a été environ de 10 millions de francs.

Par une rare exception, les devis établis pour une partie des travaux à 1,284,000 florins ou 3,210,000 fr., ne se sont élevés qu'à 1,125,000 florins ou 2,712,500 fr. Sur l'ensemble même de toute la partie terminée, les dépenses sont restées inférieures aux premières évaluations.

Jusqu'à présent le chemin n'a deux voies que dans les huit premières lieues.

Presque tous les rails sont des rails anglais, qui, malgré le transport et les premiers droits de 2 p. o/o, élevés aujourd'hui à 6 p. o/o, re-

viennent à meilleur marché que les rails fabriqués dans le pays.

Toutes les locomotives sont anglaises, américaines et belges.

En Prusse, voici le calcul qu'on établit à l'égard du coût du chemin qui se construit entre Berlin et Breslau.

« On calcule qu'avec *deux voies* il coûterait à établir 8,750,000 francs, et que les profits *nets annuels*, pour les actionnaires, seraient, dès le principe, de 300,000 thalers ou 1,250,000 francs. »

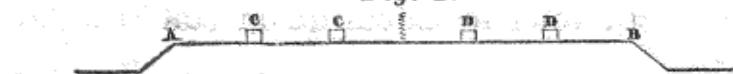
Parmi les chemins de fer de l'Allemagne dont je pourrais rapporter le coût, je choisis encore celui de Leipzig à Dresde.

3° Un viaduc de 406 mètres de long, un autre de 650 mètres, tous deux construits comme les ponts. La longueur entière de la voie consiste en 1,788 mètres de ponts, 15,332 mètres d'aplanissement au niveau du terrain ; 65,832^m de digues de 0,566—11,33 mètres de haut, 31,936 mètres de coupure ou tranchée de 0,566—15,86 mètres de profondeur, 114,888 mètres.

La largeur du chemin de fer de A à B est de

7,831 mètres; sur ce tablier on a établi quatre lignes de rails CC DD formant deux voies ou double voie, fig. I. Les rails ont la forme fig. II

Fig. I.



ayant de

- A à B $2 \frac{1}{2}$ pouces anglais de
- C à D $4 \frac{1}{4}$ —
- X à Z $2 \frac{1}{4}$ —

Fig. II.



Ces rails sont fixés par le rebord au moyen de gros clous à crochet.

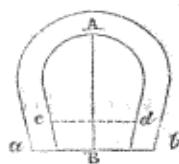
Le transport de la terre s'est fait en partie au moyen de brouettes, partie au moyen de tombereaux ou voitures à deux roues attelées d'un cheval. Pour les distances un peu fortes, on a employé des voitures à quatre roues attelées de deux ou de quatre chevaux, et pour les plus grandes distances, on s'est servi d'un chemin de fer provisoire et de voitures traînées par une locomotive.

Il a été remué en totalité 3,842,500 mètres cubes de terre.

Le tunnel, près d'Oberau, fig. III, a couté

1,312,500 fr. ; sa longueur est de 514^m,15, sa hauteur est de 6^m,1373, sa largeur à la base de 6^m,798 à 0^m,566 au-dessus de la base, 7^m,459

Fig. III.



Ligne AB 6^m,137,
Ligne ab 6^m,798,
Ligne cd 7^m,459.

La maçonnerie comprend environ 8,900 mètres cubes. On y a employé 12,700 pierres de taille de 0^m,566 cube, et de 1^m,132 de long et 59,910 mètres courants de ce qu'on appelle (Grundstücken), pièces de fondation ayant 0^m,283 carré.

La construction supérieure du chemin de fer (le tablier) a été faite avec des ais supportés par des solives transversales en sapin, d'environ 0^m,14 de haut et 0^m,19 de largeur, placées à 0^m,566 de distance les unes des autres. Les ais sont fixés par de forts clous à crochet. Les ais ont 2 1/2 pouces anglais de haut et 6 pouces de base sur 2 1/2 de hauteur. Ils pèsent 50 livres par yard, le tout poids et mesures anglais.

CHAPITRE XLVI.

PENTES, COURBES ET VITESSE.

XXXII. Quels sont :

1^o La pente maximum du chemin ?

Sur le chemin de fer de Leipzig à Dresde, il n'y a point de plan incliné qui exige une machine à vapeur stable. La plus grande pente sur ce chemin est de 1 sur 200.

En Bavière, sur le chemin de Munich à Augsbourg, la plus grande montée est de 1/300.

Dans le reste de l'Allemagne on a en général réservé pour l'avenir les constructions dans les parties les plus montagneuses; il est donc difficile de citer des exemples concluants relatifs aux pen-

tes et aux méthodes employées pour les franchir.

On s'occupe toutefois dans plusieurs villes de divers systèmes de machines fixes pour faire gravir les pentes. De tous ces essais il résultera une bonne idée et des perfectionnements successifs ; c'est le résultat ordinaire de toute concurrence de cette nature.

—
2^e Le développement des courbes?

En Bavière, sur le chemin de Münster à Augsbourg, le plus petit rayon de la courbe est 400 mètres.

En Angleterre, sur le chemin de Londres à Liverpool, on cite un exemple de courbes n'ayant que 300 mètres de rayon.

—
3^e La vitesse moyenne?

En Autriche, le parcours du chemin de Linz à Budweis, dont la longueur est de 17 milles ou 119 kil., se fait en 28 heures à peu près (1 heure

1/4 par mille de poste) en montant, et 17 heures en descendant.

Ce chemin, de même que celui de Linz à Gmünden, ne sert qu'aux wagons traînés par des chevaux. Je l'ai cité comme un exemple de la vitesse de ces attelages en Allemagne, en Pologne, en Russie et en Hongrie où ce mode de transport sera établi; selon toute probabilité il serait plus rapide.

Sur le chemin prusso-saxon, la vitesse ordinaire en moyenne est de 30 kilomètres à l'heure, (9 m. par seconde); mais cette vitesse pourrait être accrue de beaucoup. L'un des conducteurs, un Anglais, a voulu parier de faire les 25 lieues en une heure avec la locomotive seule. On ne lui a pas permis de tenter cette épreuve.

En Bavière, sur le chemin de Munich à Augsbourg, la visite moyenne est de 4 milles allemands ou de 28 kilom. par heure.

Le chemin dit de Louis de Nürenberg à Fürth, dont la longueur est de 6 kil., est parcouru en 20 ou 25 minutes quand le train est tiré par des chevaux, et en 15 ou 20 minutes par la vapeur.

En général, les chemins de fer de l'Allemagne ne sont point parcourus avec vitesse. Les habitudes de la population n'exigent point une grande célérité. Il est à remarquer, au surplus, que pour la majorité des voyageurs, et pour la presque totalité des marchandises, on désire moins un mouvement très rapide qu'une méthode de transport commode, régulière et à bon marché.

CHAPITRE XLVII.

PRODUITS ET DÉPENSES.

XXXIII. Quels sont les dépenses et les revenus des chemins de fer, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, en donnant le plus de détails possibles à cet égard?

Citons d'abord quelques exemples comme terme de comparaison avec les chemins allemands qui nous occupent.

Le transport d'un voyageur sur le chemin de fer de Liverpool à Manchester donne un revenu brut à peu près égal à celui d'un tonneau de marchandises.

Les dépenses d'exploitation du même chemin s'élèvent à environ 60 p. o/o.

La dépense du transport des marchandises est d'environ 85/100 de la recette, en sorte que le produit net de ce service ne s'élève qu'au 15 100 de la recette brute.

Voici maintenant quelques informations relatives au chemin de fer de l'Allemagne.

Recette du chemin de fer de Leipzig à Dresde, en 1840.

Pour le transport des personnes 1,139,022 fr.

Id. des marchandises 534,934

Id. fermage 5,606

Total : 1,676,562

Recette pour la partie saxonne
du chemin de fer de Leipzig à
Magdebourg 35,400

Total : 1,711,962

Les dépenses d'entretien, d'administration, etc., pour 1840, sont de 930,870 francs, environ 54/100 de la recette.

Les frais de traction (Zugkosten) d'une locomotive se montent, terme moyen, pour une

liette de France, à 6 francs, y compris tout ce qui est nécessaire à l'entretien, au salaire des ouvriers, aux réparations, au coak, aux prises d'eau, etc.

Le chemin de fer de Nürenberg à Fürth, dont j'ai déjà parlé, et qui fut construit en 1835, par M. l'ingénieur Denis, ancien élève de l'École polytechnique, dont les talents ont été mis à contribution pour beaucoup de chemins de fer de l'Allemagne, a offert des résultats très favorables. On cite, entre autres, l'année 1837, qui peu de temps après l'ouverture des chemins a donné des dividendes considérables. Voici quelques détails sur les dépenses et les produits de ce chemin.

La population de Nürenberg, riche ville de commerce et d'industrie, est de 42,000 habitants; celle de Fürth est de 16,000, dont 13,027 israélites. Ces derniers, presque tous fabricants, n'ont point la permission de demeurer, ni même de coucher une seule nuit à Nürenberg; de là la nécessité du chemin de fer.

Sa construction a coûté.	220,000	fr.
Achat des propriétés.	74,000	
Achat des locomotives, wagons, chariots, chevaux, etc.	65,844	
Total : 359,844		

En 1837, la recette générale s'est élevée à.	60,267	fl. 44 kr.
La dépense à.	26,085	49
Rapport net.	34,181	54
Réserve.	3,418	54
Dividende.	30,763	»

Ce qui donne 17 florins 30 kreutzers par actions de 100 florins.

La plupart des chemins établis en Allemagne jusqu'ici ont leurs embarcadères hors des villes qui leur servent de point de départ. On a voulu éviter pour le premier moment les grands frais d'achat de terrains et de maisons à démolir.

La conservation des chemins est une question d'avenir très importante pour le calcul des frais, et c'est surtout à l'incorruptibilité des bois em-

ployés qu'il faudra s'attacher. Les Anglais ont trempé les leurs dans une substance mêlée de sublimé corrosif; en Allemagne, on s'est servi d'une méthode que l'on a nommée *Kianisierung*, consistant en une immersion dans une composition qui a pour base l'acide cyanique.

Le procédé inventé en France par Ch. Bouchery, de Bordeaux, sera peut-être préférable.

CHAPITRE XLVIII.

EXPROPRIATION DES TERRAINS.

XXXIV. Quelles sont les principales dispositions de l'expropriation des terrains nécessaires pour l'établissement du chemin, et spécialement quelles sont celles sur le mode de fixer la valeur de ces terrains? L'indemnité préalable a-t-elle lieu, ou la mise en possession provisoire de la Compagnie est-elle admise?

En Autriche, il y a eu, dans le commencement, fort peu d'expropriations. Les grands propriétaires ont même donné le terrain gratis.

Pour les nouveaux chemins les propriétaires se sont montrés plus difficiles. Il faut voir ce qui résultera sous ce rapport de la détermination prise par l'Etat de faire toutes les lignes. On croit, en général, que dans ce pays cette circonstance

donnera lieu au don gratuit de beaucoup de terrains.

La loi d'expropriation pour utilité publique accorde aux compagnies la faculté, rejetée en France par la Chambre des pairs, de se mettre en possession des terrains, en consignant la somme demandée par le propriétaire.

Sur le chemin de Leipzig à Dresde, l'expropriation des terrains et bâtiments a lieu conformément à la loi d'expropriation rendue à cet effet, le 10 août 1837. Il n'est jamais accordé d'indemnité préalable, et elles ont eu lieu, en général, par arbitrage et sans difficultés.

N. B. Tous les comptes se font en argent de Prusse, sur cette route prusso-saxonne. Au surplus on fait, en général, usage de la monnaie prussienne dans toute la Saxé.

L'association des douanes, qui travaille sous tous les rapports possibles à faire prévaloir en Allemagne des principes de concordance, a déjà créé des monnaies calculées de telle sorte qu'elles ont cours dans les pays qui ont conservé jusqu'à ce jour la diversité des monnaies, si préjudiciable aux intérêts commerciaux.

CHAPITRE XLIX.

AGRICULTURE.

XXXV. Les chemins de fer facilitent-ils, avec l'écoulement des produits, les moyens d'améliorer les terrains? Fertilisent-ils et développent-ils, soit sous le rapport de l'agriculture, soit sous ceux de l'industrie, ces points intermédiaires, ou seulement les points extrêmes?

D'une part les blés se rendent plus facilement aux marchés des villes et des bourgs. Ils ont plus de facilité pour aller trouver les moulins. Il est à prévoir que cette circonstance donnera lieu à l'établissement de moulins à eau ou à vent, à portée de ces nouvelles voies de transport accéléré.

Il est évident qu'elles doivent apporter sur tout

leur parcours leur influence vivifiante ; l'expérience le prouve déjà, le raisonnement en garantit pour l'avenir la durée et l'extension. L'agriculture se ressent sur plusieurs points de cette facilité du transport des semences diverses, des plants et boutures de pépinières, des plus faciles voyages des vétérinaires, et de mille autres avantages de prompte communication.

En Saxe, l'établissement des chemins de fer a apporté des bienfaits immenses au pays. On disait à propos du royaume de Saxe, comme on le dit encore à propos du Würtemberg, que des pays de peu d'étendue devraient plutôt perdre que gagner à être si rapidement traversés par les voyageurs. Le contraire de ce qu'on prévoyait à cet égard est arrivé en Saxe. Dresde et Leipzig ont fait des gains prodigieux ; des bâtiesseuses nombreuses le prouvent.

En Bavière, dans toutes les contrées traversées par des chemins de fer, ils ont répandu une grande activité et une grande émulation, surtout parmi les agriculteurs et les éleveurs de bestiaux ; car la facilité du transport est devenue un grand encouragement pour les producteurs.

de tout genre. Il serait cependant difficile d'indiquer ici des résultats positifs, parce qu'en Bavière surtout, l'établissement des chemins de fer est encore trop restreint et trop récent.

Les terrains qui présentent des forces d'eau suffisantes pour l'établissement de fabriques et qui sont situés dans le voisinage des chemins de fer, ont beaucoup augmenté de valeur.

XXXVI: Quel est le développement que l'existence des chemins de fer a apporté à la production et au mouvement des marchandises?

Il n'y avait entre Leipzig et Dresde, avant l'établissement du chemin de fer, qu'une seule voie de communication, la grande route.

En 1832, il fut transporté sur cette route de Leipzig à Dresde, sans y comprendre les transports des lieux intermédiaires :

- 1° 15,300 tonnes de marchandises diverses;
- 2° 4,620 *id.* de sel;
- 3° 13,924 *id.* de bois.

On peut évaluer la quantité de marchandises transportées par la même route entre les lieux intermédiaires :

330 PARALLÈLE DES MÉTHODES DU TRANSPORT.

1° Marchandises et produits divers	22,950 tonnes;
2° Sel	4,625 <i>id.</i>
3° Bois	13,924 <i>id.</i>
	<hr/>
	Total 41,499 tonnes.

Sur le chemin de fer il a été transporté en 1840 :

1° Marchandises	10,562 tonnes.
2° Sel	5,028 <i>id.</i>
3° Bois et autres produits	18,861 <i>id.</i>
	<hr/>
	Total 34,451 tonnes.

Il résulte du tableau ci-dessus que le chemin de fer s'est déjà en grande partie approprié le transport de marchandises qui se faisait autrefois entre Dresde et Leipzig par la voie du roulage, et un parallèle entre 1839 et 1840 pourra indiquer combien ce transport augmente de jour en jour.

En 1839, le poids de toutes les marchandises transportées par le chemin de fer, compté sur 4 kilomètres français, s'est élevé à

	427,802 tonnes
En 1840 à	765,074 <i>id.</i>
	<hr/>
Différence	340,152 tonnes en plus.

Comme les données ci-dessus sur le transport des marchandises dans le courant de 1832 comprennent les marchandises de transit qui, partant de Leipzig, n'étaient point déchargées à Dresde, et *vice versa*; que ce transit, jusqu'en 1840, n'a été fait qu'en bien petite partie, par le chemin de fer, et que d'un autre côté presque tout le commerce entre Leipzig et Dresde continue à se faire par le roulage sur la grande route, il est évident que le chemin de fer a procuré une très grande extension de circulation de marchandises, ce qui se fait sentir également d'une manière remarquable dans les villes intermédiaires et environnantes.

Tous ces avantages qu'obtiennent indubitablement l'agriculture, l'industrie des villes et des campagnes, le commerce tant intérieur qu'international, doivent stimuler le zèle de toutes les parties de notre territoire et amener le concours de tous les efforts, qui seul peut amener de bons résultats.

CHAPITRE L.

CAPITAUX.

XXXVII. Les capitaux sont-ils abondants en Allemagne, et spécialement les petits capitaux arrivent-ils facilement à l'industrie des chemins de fer ?

En Bavière, les particuliers, en général, ne possèdent pas de grands capitaux. En 1838, alors que l'agiotage des actions était si général, les plus petits capitalistes cherchaient à placer leurs fonds en actions ; mais la grande baisse que ces valeurs ont éprouvée, en 1839, en excitant une grande défiance, a rendu ce genre de placement beaucoup plus restreint : aussi arrive-t-il très rarement aujourd'hui que le capital d'entreprise d'un chemin de fer soit complété au moyen de fonds appartenant à des particuliers.

XXXVIII. Est-on obligé de recourir aux capitaux étrangers pour pouvoir fonder les compagnies des chemins de fer?

Ces exemples d'apport de fonds étrangers ont eu lieu assez rarement dans plusieurs parties de l'Allemagne. Les capitalistes étrangers se sont présentés en assez grand nombre pour certaines autres de ces lignes, et se sont empressés d'y participer. Il est évident que leur mobile principal a été la spéculation. En théorie générale, les offres faites par les étrangers ne peuvent avoir d'autre but; elles présagent et déterminent quelquefois l'agiotage et sa désastreuse influence. Les fonds fournis par les gouvernements et par les localités intéressées sont, au contraire, des témoignages donnés à l'utilité réelle des constructions annoncées, des garanties apportées à leur achèvement.

XXXIX. S'est-il présenté de nombreux exemples d'appel de fonds fait aux actionnaires primitifs?

En Prusse, les entrepreneurs des lignes qui sont achevées ou se continuent avec ardeur en ce

moment, ont passé à plusieurs reprises par des crises de baisse et de découragement.

Au mois de juin 1840, la direction du chemin de fer de Berlin à Anhalt, qui est en pleine activité aujourd'hui, faisait la publication que je traduis ici :

« Il est demandé un nouveau versement de » 15 p. o/o ou 30 écus par action. Les intérêts » des versements précédents seront réglés, de » manière qu'un écu 12 gros par action seront » payés aux actionnaires. Par contre, les porteurs » des actions dont le montant de la valeur nominale a déjà été versé en entier, jouiront dans la » dernière moitié du mois de juillet d'une indemnité de 4 p. o/o. »

En Autriche, les actions des chemins de fer ont long-temps paru ne point avoir acquis de propriétaires sérieux, et sont restées presque uniquement livrées à la spéculation. Récemment les promesses d'actions pour le chemin de Bergame à Monza, pour lequel le privilége a fini par être refusé, s'étaient élevées à plus de 200 p. o/o.

De grandes incertitudes, de fréquentes fluctuations ont long-temps fait douter du succès définitif

tif de ces entreprises ; mais, tout en s'inquiétant, on continuait à construire et à projeter. Quand le gouvernement autrichien est venu s'emparer de l'exécution de tout le système, il a trouvé sa tâche allégée par un grand nombre de travaux déjà plus ou moins avancés.

Les ingénieurs autrichiens jouissent en Allemagne d'une réputation justifiée.

Les capitaux sont assez abondants en Prusse ; de grandes compagnies commerciales, entre autres la *Seehandlung-Gesellschaft*, société du commerce maritime, y ont habitué aux entreprises considérables ; les souscriptions pour les deux premières lignes ont été remplies en peu de temps.

Il en a été à peu près de même en Saxe. Ce pays a, par lui-même, beaucoup moins de ressources, mais le voisinage et la solidarité de la Prusse l'ont soutenu.

CHAPITRE LI.

Système d'ensemble.

XL. Exécute-t-on des chemins de fer dans des vues d'ensemble, soit sous les rapports de stratégie, soit sous les rapports de transit?

Dans les cinq dernières années, les chemins de fer allemands ont été, en partie, construits à la suite des communications que les gouvernements se sont faites mutuellement à cet effet, dans le but d'arriver à un système d'ensemble général. Toutefois, vu la complication de ce travail et l'incohérence des débuts d'entreprise, ce n'est guère que par exception que les gouvernements se sont réellement et complètement concertés. Les journaux ont pu contribuer à éta-

blir quelque accord dans les travaux; mais, en définitive, il est admis dans la Confédération qu'il faut surtout, pour gagner du temps, construire beaucoup, et de toutes parts, sauf à coordonner et à rectifier ensuite quand on aura réalisé un grand nombre de routes et de tracés. De cette façon, on pourra faire quelques doubles emplois; mais comme on pense généralement que rien ne peut arrêter dans l'avenir l'extension de ces voies de communication, on se dit que tout ce qui sera fait trouvera à prendre rang dans le réseau germanique, dont les mailles se resserreront d'année en année. Ce sont là des prévisions qu'on peut trouver bien vagues et bien éloignées; mais elles suffisent pour entretenir l'ardeur qui préside à ces constructions allemandes.

En Saxe, la première ligne construite ne paraît pas avoir eu un système d'ensemble pour base, quoiqu'elle puisse s'y rattacher en prolongeant d'un côté le chemin de fer de Leipzig à Dresde jusqu'en Bohême et en Autriche directement, comme on en a le projet; et de l'autre côté par la Lusace, jusqu'à Breslau et aux

338 PRÉCISIONS STRATÉGIQUES DES CONSTRUCTEURS.

frontières de la Pologne. Le premier projet est d'une exécution difficile.

Au surplus, il est à remarquer que la pensée qui de toutes parts, et tout naturellement, détermine le tracé des lignes, est d'avance à peu près d'accord avec les principes stratégiques qui pourraient un jour ou l'autre trouver leur application. Cette pensée qui préside aux tracés est avant tout l'économie. Les calculs qu'elle inspire conduisent presque toutes les routes, en ligne droite ou à peu près droite, dans les plaines ou dans les sinuosités indiquées par les vallées et défilés des contrées montagneuses. Or, ce sont là les directions que suivent aussi les armées en temps de guerre. Il est donc sans inconvénient de permettre aux entrepreneurs de constructions ces tracés économiques, ces combinaisons de routes réglées d'après les habitudes et les voies naturelles du transit. Les lignes ainsi conçues s'écartent rarement des exigences stratégiques, auxquelles les ingénieurs pourront satisfaire, quand il le faudra, par des raccords, des embranchements et d'autres modifications.

XLI. La diète de Francfort s'est-elle occupée de l'exécution des chemins de fer dans les États allemands, ou se propose-t-elle de s'en occuper?

La diète germanique s'est souvent et long-temps occupée des chemins de fer, et, dans les discussions qui ont eu lieu à ce sujet, elle n'a pas perdu de vue les avantages, soit commerciaux, soit militaires, qui peuvent résulter de ces constructions. Toutefois aucune détermination n'a pu jusqu'ici émaner d'elle. Les gouvernements confédérés ont tous jusqu'ici conservé leur libre arbitre à cet égard.

CHAPITRE LII.

EXÉCUTION PAR L'ÉTAT.

XLII. Y a-t-il quelque État d'Allemagne qui ait exécuté des chemins de fer par ses ingénieurs et à ses frais ?

—
J'ai déjà parlé de la mesure adoptée par le gouvernement autrichien de prendre les chemins de fer à son compte. Cette détermination a été rendue publique par un article de la gazette officielle, *Wiener-Beitung*, en date du 22 décembre 1841. Remarquons l'importance du premier railway, qui sera tout d'abord le résultat de cette détermination inspirée par une si profonde pensée politique. On s'occupera avant tout du chemin assez court de Brünn à Prague et à Dresde, et

sous peu, le réseau prusso-saxon de Stettin, Berlin, Dresde, Leipzig et Magdebourg, sera lié au réseau autrichien de Prague, Olmütz, Brünn, Vienne et Bochnia ; puis de Cracovie, Presbourg et Bude. Ces douze villes pourront être ainsi mises en communication, et comme rapprochées, d'ici à deux ou trois années au plus.

La Bavière construit dans ce moment un chemin de fer d'Augsbourg à Hof aux frais de l'État. Cette route est la plus importante de toutes, car elle traverse le centre de l'Allemagne.

Le Würtemberg a également triomphé, du moins en principe, de longues difficultés. Il est aujourd'hui décidé que la ligne qui doit traverser ce royaume pour gagner, d'une part, la Bavière et l'Autriche, de l'autre, le pays de Bade et la France, sera construite, en partie, aux frais de l'État.

Le grand-duc de Bade est le premier gouvernement allemand qui ait fait faire un chemin de fer par ses ingénieurs, et qui l'exécute à ses frais.

Dans les États de Brunswick, pour le chemin de fer de Brunswick à Wolfenbüttel, la ligne

qui de cette dernière ville passera par Schoeppenstædt et s'étendra sur le territoire prussien jusqu'à Aschersleben, sera construite aux frais du gouvernement. Le Lombard (Mont-de-piété) fera l'avance des fonds pour lesquels une inscription à 3 1/2 p. 0/0 lui sera donnée sur le grand-livre.

Dans le Hanovre, de longues difficultés avaient entravé la construction des lignes de fer. Dans le courant de janvier de cette année 1842, un rapport de la commission de la chambre a mis fin à toute incertitude. Il exprime la nécessité urgente pour le Hanovre d'apporter son tribut d'efforts et de sacrifices pour l'accomplissement de l'œuvre nationale allemande. La somme jugée nécessaire (environ 1,300,000 écus de Prusse ou 4,000,000 de francs), sera avancée par l'État.

CHAPITRE LIII.

LÉGISLATION ET RÈGLEMENTS.

La législation relative aux chemins de fer se ressent encore, presque partout, de la nouveauté de la matière. Comme point de départ et de comparaison, il peut cependant paraître de quelque intérêt de présenter quelques documents à ce sujet : voici en premier lieu la traduction des arrêtés généraux qui ont servi de base à la Société des chemins de Munich à Augsbourg.

Arrêtés généraux devant servir de base à tous les statuts sur les chemins de fer en Bavière.

(On remarquera parmi ces arrêtés quelques dispositions qu'on peut regarder comme des pré-

344 OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX ACTIONNAIRES.

cautions prises , autant que possible , contre les transactions fictives et , en général , contre l'agiotage , en matière de chemins de fer .)

« 1^o Tous les chemins de fer , en Bavière , ayant la sanction du Roi , sont sous la protection de l'État .

» 2^o Des sociétés bavaroises pour les chemins de fer obtiennent tous les droits de corporations constituées , du moment de leur formation définitive ; elles peuvent exercer et acquérir tous les droits accordés par les lois aux corporations .

» 3^o Aucune action ne peut être moindre de 500 florins (1,050 fr.) .

» 4^o Chaque actionnaire des Sociétés bavaroises est tenu de payer sur-le-champ de 1 à 5 p. o/o de la somme souscrite pour couvrir les premiers frais , et aussitôt après que l'entreprise aura été définitivement arrêtée , il paiera comptant 10 p. o/o de la somme totale des actions souscrites . Les paiements ultérieurs auront lieu au fur et à mesure des demandes de la Société . La réserve de 5 p. o/o devra toujours se trouver en caisse . Tout actionnaire qui , après le terme fixé par les statuts , omet un paiement , perd tout ce qu'il a

payé antérieurement au profit de la Société, ainsi que tout droit aux actions souscrites, et la Société a le droit d'émettre d'autres actions pour la valeur de celles qui lui sont ainsi échues.

» 5° Les statuts de chaque Société devront indiquer le montant de tout le capital qu'exige l'entreprise.

» 6° Chaque emprunt, ainsi que toute émission d'actions au-dessus du montant primitif, excepté le cas indiqué à l'art. 4, devront être consentis par l'État.

» 7° Le choix des directeurs de la Société, ainsi que la durée des fonctions conférées par ce choix, seront déterminés par les statuts spéciaux de chaque Société, lesquels devront être déférés au consentement de l'État dans deux mois au plus tard.

» 8° Les résolutions de chaque Société seront prises à la majorité des voix. Le droit de vote sera réglé par les statuts particuliers établis par la suite.

» 9° Les dissensments qui s'élèveraient entre les Sociétés bavaroises pour les chemins de fer, ainsi que les différends des membres des Sociétés

346 COMMISSAIRES NOMMÉS PAR L'ÉTAT.

entre eux ou vis-à-vis de la Société, devront être portés devant un tribunal dont la formation est réservée aux statuts particuliers de ces compagnies.

» 10^o Pour la garde des intérêts publics, l'État nommera des commissaires, afin de s'assurer par leur intermédiaire de la mise à exécution des dispositions conformes aux statuts.

» 11^o Pour maintenir l'unité dans les principes et dans les méthodes, pour régler les rapports mutuels entre les différents chemins, pour faire rendre les comptes, et enfin pour faciliter la solution des affaires générales, on pourra établir une conférence composée des députés des Sociétés bavaroises, à laquelle assisteront les commissaires royaux; cette conférence pourra avoir lieu une fois par année, ou plus souvent suivant l'exigence.

» 12^o Les mesures de police que l'État jugerait nécessaire de prendre relativement aux chemins de fer, seront portées d'avance à la connaissance de la société.

» 13^o La fixation du tarif aura lieu tous les ans pendant les trois premières années; après cette

époque, tous les trois ans seulement, et avec le consentement de l'État.

» 14° Les changements dans les statuts particuliers des sociétés ne peuvent avoir lieu qu'avec le consentement de l'État, et lorsqu'ils ont été résolus par les trois quarts des actionnaires présents ou représentés dans l'assemblée.

» 15° La distance comprise entre les bandes de fer ou rails, doit être, sur tous les chemins de fer de Bavière, de la même dimension ; c'est-à-dire avoir 4 pieds 8 pouces 1/2 de Bavière. Cette mesure, reconnue comme normale, sera déposée au ministère de l'intérieur pour servir de base à tous les plans.

» 16° La force des rails et la construction des chemins devront être telles que ces chemins puissent supporter les fardeaux les plus lourds.

» 17° Sur tous les railways, on se servira de voitures à vapeur, excepté le cas où la nature du terrain ou d'autres difficultés ne le permettraient pas.

» 18° La société répond des indemnités fondées en droit, qui pourraient être réclamées par suite

de dégâts ou autres détériorations causées par l'entreprise.

» 19° Les statuts des différentes sociétés n'ont droit au consentement de l'État qu'après que la somme exigée pour l'établissement du chemin a été complètement couverte par les souscripteurs et que les rapports de la société avec la poste royale ont été formellement réglés. »

CHAPITRE LIV.

MESURES DE SURETÉ.

Précaution récemment adoptée sur les chemins de fer allemands, et qui paraît plus particulièrement devoir être citée.

Il est un point de vue important qui ne paraît pas, en général, avoir suffisamment occupé l'attention des gouvernements : c'est celui du danger qui résulte de telle ou telle méthode de construction, de tel arrangement d'ensemble, de détail ou de surveillance. La fraction proportionnelle du danger que court toute personne qui circule sur les chemins de fer est très minime, sans doute, lorsque cette fraction résulte du calcul des chances, arithmétiquement comparées à celles que font courir les méthodes ordinaires de mouvement, telles que voyages en diligences, en voitures

350 CALCUL DES CHANCES DE DANGER.

et chariots de poste , ou à franc-étrier. Il est bien certain que si , au bout d'une année, on enregistrait et additionnait tous les malheurs arrivés sur les anciennes voies de transport, et que, pour un nombre égal de voyageurs , on comparât le total au chiffre des accidents survenus sur les chemins de fer , on trouverait cette dernière méthode de mouvement infiniment moins périlleuse que les moyens ordinaires. Il serait logique d'en conclure que les chemins de fer doivent plutôt rassurer qu'effrayer ; mais la peur ne se paie point de raisonnements arithmétiques : ce qui frappe vivement les esprits les trouble et les obscurcit , en dépit de tout ce que la raison calme peut objecter. Qu'il arrive un accident sur un railway quelconque , toute l'Europe en parlera ; un seul fait de cette nature conduira à la réflexion , que cette rapidité miraculeuse porte avec elle un danger continual, qui n'est écarté que par des mesures bien exactement calculées par un soin excessif , une attention minutieuse et de tous les instants. Il faut avouer , en effet , que lorsque quelques centaines de personnes sont ainsi transportées par une force impétueuse et aveugle ,

l'oubli d'une seule précaution peut amener une catastrophe terrible par le nombre de ses victimes. De bons règlements, des combinaisons mécaniques irréprochables, une attention infatigable, peuvent préserver, pendant un siècle, tout un chemin de fer de semblable malheur; mais il est possible que cette méthode, si nouvelle encore, renferme dans l'un de ses détails tel vice inconnu qui ne se révélerait tout-à-coup que par une déplorable expérience.

C'est donc un devoir d'humanité, un devoir impérieux dont rien ne peut empêcher l'accomplissement, que d'enregistrer sur-le-champ, et d'imiter, sans tarder, toute précaution nouvelle et toute amélioration conçue dans la louable intention de parer à un danger encore si vaguement apprécié.

Plusieurs lignes de fer de l'Allemagne ont adopté l'usage de séparer toujours les locomotives et les voitures qui contiennent les voyageurs par au moins quatre wagons qui ne contiennent que des marchandises.

Le danger de l'explosion des machines est presque annulé par des améliorations généra-

352 NÉCESSITÉ D'IMITER CETTE PRÉCAUTION.

lement introduites ; mais il reste encore celui de la rencontre des têtes de convois. Or , on a remarqué , dans les exemples qui se sont déjà présentés , que le choc, quel qu'il soit, n'atteint jamais dangereusement que les quatre premières voitures. Au - delà , sa force est amortie. *Il serait à propos que la méthode allemande, de consacrer aux marchandises les quatre premières voitures, fût partout et toujours observée.* Il serait également désirable, dans l'intérêt de la sûreté publique , qu'on adaptât aux locomotives qui traînent les convois le mécanisme très simple inventé , il y a quelques années, pour dételer sur-le-champ, en tirant une simple cheville , les chevaux qui s'emportent. Il serait , en effet , tout aussi urgent de pouvoir séparer instantanément un train chargé de voyageurs d'une locomotive qui par accident viendrait à sortir de la voie des rails en entraînant tout un convoi.

Voici quelques détails relatifs aux chargements des marchandises.

Obligé de restreindre mes informations , je choisirai , parmi les règlements que je pourrais citer, ceux du chemin de fer de Leipzig à Dresde.

Règlement pour le chargement des marchandises.

« La compagnie du chemin de fer de Leipzig à Dresde se charge du transport de toutes les marchandises munies d'un connaissance ou d'une lettre de voiture, emballées et marquées convenablement; elle répond de leur conservation depuis l'instant de la réception jusqu'à celui de leur remise, mais sans égard au contenu des colis, tonneaux ou balles; elle n'accepte sous ce rapport aucune réclamation, quelle que puisse être l'expression des lettres de voiture, ou marque et indication, telle que **CASUEL**, **TRÈS FRAGILE**, etc.

» Tout dommage résultant de l'ignorance des règlements demeure à la charge de l'expéditeur ou de celui qui reçoit l'envoi. La compagnie se charge de l'expédition d'objets défectueux et mal emballés; mais elle constate par écrit leur mauvais état lorsqu'il est visible, et ne répond dans aucun cas de leur détérioration. »

Affranchissement et délivrance des colis.

« On ne reçoit sur les points intermédiaires ni paquets ni colis qui ne soient affranchis.

» Les personnes qui font des envois pour les points intermédiaires doivent veiller à ce que les objets envoyés soient réclamés à l'instant de l'arrivée des convois, parce que la société ne garantit les objets dont elle se charge que jusqu'à l'instant de l'arrivée au point d'arrêt.

» Les objets dont on veut assurer l'expédition par la compagnie doivent être prêts et déposés de manière que leur chargement n'occasionne que le moins de retard possible.

» Les marchandises telles que sucres, cafés, tabacs, étoffes, vins, eaux-de-vie, etc., les premières (les solides) en quantité d'au moins un demi-quintal; et les deux derniers articles (les liquides) d'au moins un quintal, doivent être accompagnées d'une lettre de voiture timbrée par l'autorité locale.

» Les paquets au-dessous de 20 livres, et les lettres cachetées sont refusés, comme objets soumis aux droits de poste.

» Les marchandises peuvent être prises à domicile par la compagnie, ou reçues au débarcadère, aux deux points extrêmes.

» Pour être prises à domicile, les marchandises

doivent être annoncées à l'administration la veille de leur départ ; quand les propriétaires ou expéditeurs les font eux-mêmes transporter au débarcadère, il faut, si ce sont des objets lourds ou encombrants, les consigner quelques heures avant le départ.

» Les marchandises, colis ou balles, etc., doivent être munis d'une lettre de voiture, porter une adresse bien lisible et bien détaillée. Ils peuvent être transportés par les soins de l'administration jusqu'au lieu de leur destination, ou bien être réclamés à volonté au bureau de l'entreprise.

» La poudre à tirer, la poudre fulminante et toutes les substances inflammables par secousses ou frottement, ne peuvent être expédiées par les chemins de fer. Quiconque agit contrairement à cette disposition demeure responsable du paiement de tout dommage qui pourrait en résulter.

» Les substances dangereuses, telles qu'acide nitrique, acide sulfurique, etc., ne peuvent être transportées par le chemin de fer qu'à certaines conditions de sûreté et avec augmentation de prix.

» La fixation du prix de transport pour les objets

encombrants, tels que houilles, briques, etc., exigera des conditions particulières.

(On espère arriver à un mode de transport à bon marché pour ces sortes de chargements. L'une des améliorations à introduire le plus tôt possible serait de faire toujours porter à chaque convoi le maximum du poids qu'il peut contenir et traîner sans inconvénient. On a déjà calculé que les trains qui partent très peu chargés, quelquefois même presque vides, ont consommé *en pure perte* des forces considérables, et qu'il eût été désirable de transporter, même à des prix très modiques, des matières d'un grand volume.)

» Les meubles doivent être remis au débarcadère par les expéditeurs, et reçus aux lieux de destination par le soin des personnes auxquelles ils sont destinés. Dans aucun cas la compagnie ne garantit les dommages; mais elle promet que pendant le transport ils seront surveillés avec tout le soin possible.

» Le transport d'animaux vivants ne saurait avoir lieu qu'avec des personnes chargées d'en prendre soin; mais dans aucun cas, la compagnie ne garantit les accidents.

» Les envois d'argent n'ont lieu qu'avec le train destiné aux voyageurs. Les espèces doivent être en barils bien solides, et être remises au bureau de la compagnie, une heure avant le départ, avec déclaration de la somme ; il est délivré une reconnaissance, après inscription au livre et paiement du port. La personne à laquelle l'argent est adressé doit faire prendre l'envoi au lieu d'arrivée, dans l'espace d'une heure, après que la lettre de voiture lui a été remise, et que reconnaissance de cette remise a été faite sur le livre qui est présenté à cet effet, en même temps que la lettre de voiture.

» Les marchandises qui ne seraient pas retirées vingt-quatre heures après leur arrivée seront emmagasinées aux frais des propriétaires ou des personnes auxquelles elles sont adressées, et paieront par 50 kilog. 6 centimes par huit jours ; la huitaine est due dès qu'elle est commencée.

» La compagnie n'est responsable que pour les objets perdus ou volés, mais non pour détérioration ou dommage résultant du retard apporté par les destinataires au retrait des objets.

» Il y a, pour le transport des voyageurs, trois espèces ou classes de voitures qui se distinguent par l'élégance et par le degré de commodité qu'elles offrent.

» Dans celles de première classe, on paie par personne et par mille de 15 au degré, 6 nouveaux gros, ou 45 centimes par lieue de 25 au degré, ce qui fait 3 écus de Prusse ou 11 fr. 25 c. de Dresde à Leipzig.

» Dans celles de deuxième classe, on paie, par personne et par mille, 4 1/2 gros, ce qui fait 9 fr. 33 c. par lieue de France.

» Dans celles de troisième classe, 3 gros par mille ou 0,225 fr. (22 1/2 centimes) par lieue.

» Les enfants en bas âge ne pouvant marcher ne paient rien, comme devant être portés dans les bras ou sur les genoux de leurs parents.

» Les enfants au-dessous de dix ans peuvent entrer dans les voitures de première et deuxième classe avec des billets de troisième, mais sans pouvoir s'asseoir, dans le cas où les six places sont prises. Ils doivent alors être sur les genoux des personnes qui les accompagnent. Les

voyageurs qui ne veulent pas se soumettre à ces conditions doivent payer place entière.

Chaque voyageur est libre de tous frais pour un sac de nuit ou autre paquet du poids de 25 kilogrammes ; pour ce qui est en sus de ce poids, il paie par lieue de France et par 5 kilogrammes 2 centimes.

» Les *merchandises* transportées par le train appelé *diligence* (berline), train accéléré qui sert aux voyageurs, paient, par 50 kilogrammes et par lieue de 25 au degré, environ 10 centimes, 2 fr. 50 c. de Dresde à Leipzig.

» *Voitures*. Pour le transport d'une voiture de voyage (berline à quatre roues), on paie par lieue 1,875 fr. (1 fr. 87 1/2 centimes).

» Pour un cabriolet ou voiture légère à un cheval (avec brancard, ce qu'on nomme *demi-fortune*), sans aucune charge, malles ou paquets, on paie 1 fr. 5 c. par lieue.

<i>Chevaux</i> . . .	On paie pour un cheval, par lieue . . .	1 fr. 45 c.
	— pour deux chevaux, par lieue.	2 fr. 17 1/2 c.
	— pour trois chevaux, par lieue.	2 fr. 90 c.
<i>Bœuf</i>	— pour un bœuf,	0,666 fr., soit 67 c. par lieue.
<i>Menu bétail</i> .	— pour un veau,	0,128 fr., soit 13 c. par lieue.
	— pour un mouton,	0,096 fr., soit 10 c. par lieue.

» *Nota.* Avec le train de charge (train destiné au transport des marchandises), on ne prend des passagers qu'aux prix de deuxième et troisième classe; car avec ce train il n'y a jamais de berline (voiture de première classe). Dans ce train, on ne paie à la troisième classe, par lieue et par personne, que 18 c., et chaque voyageur a 25 kilogrammes francs de port. Pour le transport des marchandises, il existe deux tarifs, savoir: l'un pour les marchandises proprement dites, telles qu'objets manufacturés, denrées coloniales, etc.; l'autre pour les productions agricoles, grains, farines, sels, bois, pierres, métaux bruts, etc.

» Pour les marchandises, on paie, par quintal (50 kil. environ), 5 c. par lieue.

» Pour les produits agricoles, 25 cent.

Police.

Aucun voyageur ne doit entrer ni sortir des voitures ou wagons, si ce n'est du côté où se trouvent les préposés qui sont chargés du soin d'ouvrir et de fermer les portières; sa propre sûreté lui

prescrit d'écouter et de suivre les avis que ces préposés sont chargés de lui donner.

» La descente de voiture ainsi que la rentrée, aux points d'arrêt, devant toujours être très prompte, il est de rigueur que tout soit prêt pour l'arrivée des convois.

» Dès l'instant où le convoi se met en mouvement, il est expressément défendu de faire aucune tentative pour monter dans les voitures; il est également défendu aux personnes déjà montées d'offrir aucun secours à d'autres pour les aider à monter dans ce moment, l'un et l'autre présentant de grands dangers; les conducteurs-surveillants peuvent seuls ouvrir et fermer les portières.

» Après l'arrivée du convoi au débarcadère, on doit observer de se tenir dans l'espace marqué par des barrières, et qui est éloigné des machines et des railways; on ne doit sortir absolument que par le côté et dans la direction qui sont indiqués.

» Il est sévèrement défendu à tout employé d'exiger des pour-boire, sous peine de destitution immédiate.

» Il y a à chaque station un registre intitulé *livre*

362 LES VOYAGEURS RESTENT DANS LEURS VOITURES.

de plaintes, dans lequel tout voyageur est instamment prié de consigner toutes les plaintes fondées qu'il pourrait avoir à faire ; et dans le cas où ces plaintes auraient pour objet tel ou tel individu de l'administration , il est nécessaire que la plainte indique le numéro et le nom de la personne qu'elle concerne.

» Outre le registre en question , chaque convoi est accompagné par un préposé supérieur (conducteur en chef) chargé de faire observer les règlements et de veiller à l'ordre et à la sûreté. On pourra lui porter verbalement ses plaintes.

» Les voyageurs qui font transporter des voitures par le railway peuvent rester dans leurs voitures avec des billets de seconde classe. »

CHAPITRE LV.

**Grandes lignes qui seront établies en Hongrie, et où les chevaux
remplaceront la vapeur.**

La Hongrie doit étre citée comme destinée à présenter l'exemple d'un mode tout particulier de railways. Dans ce pays, qui renferme de vastes plaines, il sera possible d'établir à peu de frais de longues lignes de fer. Comme les chevaux et les fourrages sont très abondants, on évitera la dépense considérable des locomotives et du charbon de terre. La noblesse hongroise met un grand prix à voir le chemin de Vienne à Pesth continué jusqu'à Debreczyn, ville riche et commerçante située presque aux frontières de

364 LIGNE DE PESTH JUSQU'EN TRANSYLVANIE.

Transylvanie. Un grand pont suspendu se construit en ce moment à Pesth; cette autre invention nouvelle a permis de réunir enfin les deux rives de ce fleuve, très large en cet endroit.

La ligne de fer, établie en Hongrie sans grande dépense, et desservie sans le secours des véhicules mécaniques et du combustible précieux qui les met en mouvement, offre un exemple frappant qui pourra être suivi dans beaucoup de régions orientales et septentrionales de l'Europe.

CONCLUSION.

Je viens de présenter, dans les trois parties qui constituent ce livre, le tableau de l'état actuel des chemins de fer du continent européen, et surtout de cette Allemagne, placée au centre de sa partie la plus peuplée. Et qu'on ne croie pas que les lignes de la carte que j'ai dressée, et qui désignent les routes projetées, n'indiquent que des plans vagues et très éloignés. J'ai déjà fait ressortir ce qu'il faut attendre de la persévérance, qui est un trait caractéristique des nations germaniques ; et,

d'ailleurs, la force des choses amènera la construction des grandes lignes commencées et de leurs ramifications.

Nous n'avons jusqu'ici que des lignes sans liaison, celle de Strasbourg à Bâle, grande et belle construction, entreprise qui mérite, sous plusieurs rapports, la reconnaissance nationale, mais qui est trop loin pour frapper l'opinion de Paris; et l'opinion de Paris, c'est ce qui résume et décide toutes choses en France. Nous n'avons guère à portée de notre capitale que quelques lignes dirigées vers un but de promenade et d'agrément, et qui peuvent à peine donner une idée de la valeur des chemins de fer considérés sous leur point de vue sérieux. Sur ces quatre chemins, deux font double emploi pour le moment, et ne peuvent acquérir de l'importance qu'autant qu'ils seront prolongés.

La ligne de Meaux, qui se dirigerait vers Strasbourg, avait été proposée, et nous avons perdu une année par une hésitation inconcevable!

Je ne répéterai pas ici les renseignements détaillés que j'ai présentés sur les nombreux travaux de fortifications dont l'Allemagne s'est

couverte depuis la fin de la guerre. Il suffira de redire que les diverses puissances germaniques, soit en vertu de stipulations fédérales, soit par suite de l'intérêt particulier de chacune d'entre elles, ont achevé ou amélioré des forteresses, fermé des défilés, établi des têtes de pont sur un assez grand nombre de points pour que le système de chemins de fer qui se développe en ce moment trouve, quand il sera achevé, les points d'appui et de passage, les places d'armes et de dépôt dont il aura besoin pour compléter, utiliser et affermir son vaste ensemble.

Ces chemins épars sur une grande surface, ces forteresses sans destination bien déterminée, bâties dans d'autres temps pour défendre les uns contre les autres, et dans leurs querelles fréquentes, les Etats de l'ancien Empire d'Allemagne ; ces parties de chemin de fer construites depuis peu sont comme autant de matériaux préparés à l'avance, et qu'une pensée plus générale peut réunir facilement dans un but d'utilité commune.

La Confédération germanique possède, comme

nous, des hommes connaissant la théorie et la pratique de la grande guerre; elle a des états-majors instruits, laborieux, intelligents. Les traditions des guerres qui se sont terminées il y a plus d'un quart de siècle vivent cependant encore avec tous les enseignements qui en découlent. La France et l'Allemagne se sont donné trop long-temps des leçons réciproques d'invasion territoriale. Des deux parts on a rapporté de ces guerres la connaissance du fort et du faible de son adversaire. Il existe dans les archives des deux pays, par suite de ces expéditions et occupations successives, des collections parfaitement égales de cartes topographiques, de plans de forteresses, de relevés de frontières, de passages de rivières, de défilés, et tous les matériaux, en un mot, qui permettent de préparer, pendant les loisirs de la paix, des plans de défense et même d'attaque.

Les pensées des cabinets européens sont très certainement pacifiques en ce moment; mais les états-majors font des plans de campagne, c'est leur habitude, c'est leur métier.

Et d'ailleurs qui peut répondre de l'avenir? qui

garantira les intentions qui peuvent succéder à celles qui dominent aujourd'hui d'un bout de l'Europe à l'autre ?

L'art militaire, la science stratégique, vont s'accroître d'un principe tout nouveau par la construction des lignes de fer. Le mouvement des troupes a toujours été l'une des bases principales des calculs des grands capitaines. Napoléon faisait voyager en poste, et portait sur des chariots, jusqu'en Franconie et en Souabe, ses admirables soldats du camp de Boulogne. Il assurait le succès de sa plus glorieuse campagne, autant par la rapidité que par l'habileté de ses manœuvres.

On objecte contre l'emploi des railways en temps de guerre la possibilité de les détruire ou de les interrompre sur un point, mais personne ne pense qu'ils puissent être employés dans un pays déjà devenu un champ de manœuvres et de combats, ce n'est que pour faire arriver les troupes du fond des contrées que la guerre n'a pas encore envahies, du centre de la France ou de la Confédération germanique, par exemple, sur le théâtre des hostilités, qu'on peut utiliser

les chemins de fer, d'ailleurs soigneusement gardés et surveillés.

On discute donc encore sur le plus ou moins grand avantage stratégique des railways, mais on ne peut être indécis qu'entre le plus et le moins. Les éléments les plus simples du calcul prouvent qu'une méthode qui double et quadruple le mouvement, augmente et multiplie la force dans la même proportion. En dynamique, cette vérité générale s'exprime par ce théorème :

La force est le produit de la masse multipliée par la vitesse.

En stratégie, les exemples de marches rapides, suivies de succès décisifs, nous rappellent que nous ne devons pas négliger d'ajouter à notre force nationale tout ce que peuvent lui donner les méthodes nouvelles de communication accélérée.

Les réseaux divers de l'Allemagne doivent fixer notre attention. Nous devons imiter ce pays entre autres dans la création de fortifications centrales qui mettent en sûreté, en arrière des lignes tracées par Vauban, nos arsenaux, nos dépôts, nos magasins.

Les Allemands, en commençant leurs travaux sur plusieurs points à la fois, ont, jusqu'ici, obéi à des intérêts de localités, à des considérations commerciales, aux calculs séparés de puissances presque indépendantes les unes des autres.

Ce n'est que lorsque tous ces ouvrages à peine commencés auront pris quelques développements effectifs que les deux grandes puissances allemandes dérouleront leurs plans d'organisation défensive fédérale, compléteront, étendront telle ligne, rattacheront ensemble telle ou telle route de fer, et assigneront un rôle à chaque forteresse. Cette tâche d'organisation militaire ne sera plus qu'une affaire de transactions et de décrets, tout étant prêt sur le terrain pour effectuer ce qui sera décidé sur le papier.

Nous procérons, dès aujourd'hui, autrement et avec plus d'avantage ; tous les travaux sont dictés à l'avance par le gouvernement : ils seront ordonnés avec méthode ; une pensée générale, une direction centrale, présideront à l'accomplissement de cette tâche.

A ces avantages de notre système de centralisation, il faudrait, autant que possible cependant,

joindre ceux que le morcellement politique donne à l'Allemagne ; il faudrait peut-être dans ce but provoquer plus d'activité et de détermination dans nos départements, et mettre en action toutes nos ressources locales.

Si l'on compare la longueur des routes achevées en Allemagne à l'étendue de celles également terminées en France, on ne trouve pas dans les deux pays une différence bien inquiétante pour nous ; ce n'est que sous le rapport des routes *commencées*, et surtout de celles *tracées ou positivement décidées*, que l'Allemagne a obtenu une grande avance sur la France.

Nous pouvons avoir sur elle l'avantage de concevoir, dès le principe, toutes nos constructions d'après un plan général, de manière à servir à la fois les intérêts du commerce, et à augmenter la puissance défensive de notre patrie.

Ici s'arrête ma tâche. Destiné, par la nature de mes fonctions, à résider presque constamment en pays étrangers, il n'a pu entrer dans ma pensée de formuler une opinion développée sur les chemins de fer qu'il pourra sembler convenable

d'établir en France. Quant au choix et à la priorité de ces chemins, il ne manque ni de systèmes ni de renseignements ; le soin de déterminer les lignes les plus urgentes appartient à ceux qui ont pu diriger sur notre territoire des observations et des études aussi approfondies que celles que j'ai pu appliquer au continent européen qu'il m'a été donné de parcourir en servant la France pendant la guerre et depuis la paix ; j'aime à parler seulement des choses que, par hasard ou par position, je puis connaître pour les avoir vues de près, examinées avec un soin conscientieux. Un long séjour en Allemagne, la connaissance de toutes les publications d'un peuple intelligent et réfléchi me permettent d'apporter du moins le tribut d'informations authentiques.

La France, en ce qui concerne les travaux qu'elle doit se hâter d'entreprendre, peut se repérer avec confiance sur le patriotisme et les lumières des hommes d'expérience et de savoir qu'elle renferme dans son sein. Un gouvernement sage et prévoyant qui, bien qu'il regarde une longue paix comme probable, n'a jamais perdu de vue la nécessité de consolider et d'é-

tendre notre puissance militaire ; les ressources d'une richesse et surtout d'un crédit que ne possède aucune autre puissance européenne ; une armée où se trouvent des corps savants dont le mérite est apprécié par le monde entier ; tels sont les avantages qui nous donnent l'espérance que l'accroissement prodigieux que prennent en ce moment les forces défensives et éventuellement agressives des puissances continentales ne nous gagnera pas de vitesse, et qu'à leur exemple nous ajouterons à l'organisation militaire de notre pays tout ce qu'il peut gagner par un système bien combiné de forteresses centrales et de chemins de fer servant à les lier ensemble.

POSTSCRIPTUM.

Depuis l'écriture du précédent article, j'ai été amené à modifier plusieurs de mes idées, et à faire quelques changements dans la forme de l'édition à venir.

Le caractère essentiellement social de l'opposition à l'ordre social, aux méthodes de production, est de plus en plus évident, et il devient nécessaire de faire une place à ce sujet dans l'ouvrage.

Quelques réflexions à propos du projet de loi sur les chemins de fer.

J'en étais arrivé presqu'à la fin de l'impression de cet écrit, lorsque M. le ministre des travaux publics a présenté à la Chambre des députés un projet de loi sur le réseau des chemins de fer de la France.

Étranger par ma position, mes antécédents, et surtout peut-être par mon constant éloignement de notre grand centre de discussion, aux considérations et aux passions qui fractionnent

notre parlement, tout aussi étranger aux intérêts de localités qui tendraient également à le diviser, j'exprimerai ici mon opinion avec une entière indépendance, sans autre mobile qu'un patriottisme sincère, sans autre but que celui de faire connaître à mon pays la vérité sur un fait de politique étrangère dont depuis quatre ans l'importance grandit à son insu.

Nous demandons tous des chemins de fer en France ; nous voulons des lignes étendues, se dirigeant dans tous les sens, satisfaisant aux besoins, aux exigences même de tous les points de notre vaste territoire.

Nous voulons tout cela immédiatement, et surtout nous voulons l'avoir les uns avant les autres.

Oubliant que nous avons perdu un temps précieux, bien employé par d'autres nations, nous espérons voir réaliser sur-le-champ, tout au moins dans les promesses ministérielles, la totalité des lignes que nous indiquent, d'abord les intérêts généraux politiques, stratégiques, commerciaux de notre patrie (car nous sommes tous d'accord pour la chérir); mais en outre, les

mille et une considérations locales ou départementales. Chacune de ces considérations séparées a ses organes dans la presse, et les aura sous peu de jours à la tribune; tous demanderont, exigeront; quelques uns, disait-on, voulaient même aller jusqu'à la menace.

Je vois parfaitement dans tout cela des exigences incommensurables, des espérances exorbitantes. On prévoit d'avance toutes les raisons que feront valoir les représentants de telle ou telle localité, les partisans exclusifs de telle ou telle ligne; nous en avons pour quinze jours d'une discussion éloquente, d'une argumentation ingénieuse, d'un brillant tournois parlementaire entre les champions du Nord et du Midi, de l'Est, de l'Ouest et du centre, de Marseille et de Strasbourg, de Boulogne et de Calais, de Nevers, de Bourges et de Vierzon. Je vois parfaitement la somme totale de ce que demande chaque député en particulier, quand il parle au nom de son département: cette somme totale s'exprimerait par un chiffre effrayant; mais il reste à savoir si les mêmes orateurs parlant ensuite comme représentants des intérêts généraux de la France, comme appréciateurs,

comme régulateurs de son budget, il reste à savoir si, après avoir fait leur demande en leur qualité d'organes des départements, les mêmes représentants consentiroient à voter la somme totale comme députés de la France.

Espérer faire triompher son opinion sur celle du département voisin, est à la fois un calcul étroit et une prétention ambitieuse ; car, pour un juge patriotiquement impartial, plusieurs lignes ont à peu près des considérations équivalentes à faire valoir, et, d'autre part, chaque intérêt local trouvera de bons arguments, et surtout d'éloquents et de spirituels argumentateurs. Ce conflit d'intérêts rivaux, ce partage disputé d'une somme d'avance limitée, avanceront-ils les affaires du pays, de quelque côté que penche l'urne parlementaire ? Ceux qui voient les choses de plus haut et qui les jugent au nom des intérêts généraux de la France ne le pensent pas.

Que faut-il conclure de l'impossibilité où on se trouve de contenter tant d'exigences légitimes ? évidemment qu'on n'avait pu, avant le réveil de cette question, apprécier toute l'étendue des espérances, et des demandes dont les organes divers

se trouvent en présence dans ce moment. Le projet de loi aurait pu, en effet, annoncer en plus deux, trois, quatre constructions de lignes, s'il eût voulu, en même temps, grossir en proportion le chiffre des charges nouvelles à imposer au Trésor.

Le ministère aurait-il dû le faire ? Devait-il davantage présumer de la latitude financière que nos Chambres ne sont probablement pas disposées à lui laisser ? Devait-il exactement calculer à quel point précis le pays comprendrait à un jour donné, pèserait à jour fixe l'importance d'une question qui grandit de semaine en semaine, à mesure qu'on l'examine, et qu'on l'éclaire surtout en ce qui concerne le point de vue de politique et d'émulation étrangères ? Le ministère devait-il simplifier sa tâche en multipliant les lignes et en grossissant le chiffre total ? A-t-il eu tort ou raison de laisser sur ce point l'initiative à une commission chargée d'examiner un projet compliqué ? A-t-il eu tort ou raison d'en agir ainsi ? Peu importe. Laissons de côté les questions ministérielles ; questions personnelles, questions misérables et déplorables, déplorables surtout quand il s'agit

d'une mesure organique, pressante, vitale, et quand l'étranger est là qui nous regarde, prêt à se réjouir et à profiter des fautes et des lenteurs que peuvent entraîner nos divisions.

Si le public a été bien informé, les discussions qui précèdent celle de la tribune ont amené entre autres l'adjonction d'une ligne de Paris à Strasbourg. Je me suis à peu près interdit, dans le cours de cet ouvrage, de discuter les questions de préférence ou même de priorité entre les diverses lignes proposées en France, et, en général, je me suis plus occupé de la question étrangère et des enseignements généraux qu'elle nous offre, que de nos débats de départements à départements. Je dois, en conservant toujours le point de vue spécial que je me suis prescrit à cet égard, affirmer qu'en tout état de cause il me paraît d'une nécessité absolue de répondre à la prodigieuse activité de l'Allemagne par la construction d'une ligne qui irait au-devant d'elle.

Les motifs divers de l'urgence de cette construction se présentent d'eux-mêmes. Il en est de commerciaux que j'ai fait valoir,

Il en est d'autres qui se déduisent de l'oppor-

tunité de mettre par cette ligne directe Paris à la portée des voyageurs que toute l'Europe lui envoie par des causes variées.

Il en est enfin de stratégiques que mes fonctions ne me permettent d'envisager qu'avec réserve dans un écrit destiné à la publicité. Ces considérations-là sont abordées au surplus sans réticences dans les deux pays par d'autres que les agents diplomatiques.

Il est, en définitive, évident pour les hommes de guerre tout aussi bien que pour les agents de paix, que les frontières de l'Allemagne et de la France présentent aux deux pays des angles saillants dont les sommets peuvent être considérés comme des positions éventuellement et réciproquement offensives. Ces parties de territoire, s'avancant des deux parts, peuvent être regardées comme deux bastions en saillie, en avant de la longue courtine des frontières. En France, la forteresse de Strasbourg ou, plus exactement, celle de Lauterbourg occupe le sommet de cet angle, qui, si mes fonctions actuelles ne m'ont pas fait oublier mon ancien métier, se nomme dans le langage de Vauban et de Cor-

montaigne, l'*angle flanqué*. Du côté de l'Allemagne, l'angle flanqué et les positions analogues sont marqués par la formidable place fédérale de Luxembourg. Gemersheim, Landau, Coblenz, Juliers, Maëstricht, garnissent les flancs et le terre-plein de ce bastion fédéral ; par contre, Thionville, Metz, Bitsch, Wissembourg, Neuf-Brisach, Béfort et Besançon couvrent notre bastion français qui, comme on le voit, est assez bien gardé. Mais il est de l'évidence la plus frappante que, pour que cette égalité rassurante pour les deux frontières ne soit pas troublée, la possibilité de porter rapidement dans cette position avancée un surcroît de forces défensives et offensives, doit toujours, de part et d'autre, rester la même. Or, la Confédération, dans les transactions qu'elle discute et signe depuis un an, ne cache pas son intention de construire le plus tôt possible plusieurs railways pouvant, s'il le fallait, conduire des wagons hérissés de baionnettes jusqu'au cœur de ces provinces.

L'Allemagne ne pense nullement à donner cette destination à ses railways, elle ne *le voudra pas* de long-temps, mais *elle le pourra* d'ici

à peu d'années ; il faut, comme elle, nous mettre en mesure de *le pouvoir* si nous étions contraints à *le vouloir*.

Ce qui n'est encore que vaguement discuté à l'égard de la prolongation d'une ligne jusqu'à Luxembourg, sera décidé d'une manière formelle dès que les calculs stratégiques seront développés. Il est plus que probable que toutes ces questions ont déjà été débattues par cette prévoyante nation allemande, qui a mis à profit les cinq années de notre inactivité pour examiner à loisir la théorie, tandis que la pratique s'avancait à pas de géant.

Le réseau prusso-saxon, je l'ai dit dans le cours de cet ouvrage, rejoindra le réseau prusso-belge avant cinq ans.

Le réseau autrichien mettra plus de temps peut-être à joindre nos frontières du Haut-Rhin, en prolongeant ses lignes par la Bavière, le Würtemberg et le pays de Bade.

On peut surtout révoquer en doute la prompte réalisation de la ligne de Trieste qui doit traverser les Alpes Noriques et Juliennes. Mais cette ligne de Trieste est surtout une ligne de transit.

Quant à celle toute stratégique de Magdebourg au Rhin, nous pouvons tenir pour certain qu'elle sera construite avant peu. Le pays de Bade, le Würtemberg et la Bavière ne tarderont pas à suivre cet exemple. L'Allemagne, en un mot, marche tout entière vers nous.

Elle ne nous apporte que la paix, que des propositions acceptables, des tarifs à abaisser, des traités de commerce à conclure, je n'en doute pas. Ses assurances pacifiques, amicales même, sont sincères, je le crois; bien plus, je n'hésite pas à l'affirmer. Ce que les chemins de fer peuvent apporter en temps de guerre, on n'y pense que dans des prévisions vagues et éloignées. Mais si l'Allemagne marche vers nous, nous devons également marcher vers elle, et la ligne de Strasbourg doit être faite.

Construisons-la donc; acceptons sur ce point, comme sur tous les autres, le puissant auxiliaire du concours que nous offrent les localités; donnons à l'Alsace la ligne qu'elle demande. Nous devons satisfaire les vœux d'une province qui ne trouvera en temps de paix, dans la création de ces lignes de fer, que des avantages commerciaux

dont Paris et le reste de la France profiteront.

Nous devons de plus, sous le rapport stratégique, accorder satisfaction à ces vaillantes populations alsaciennes qui ont toujours brillé dans les rangs de notre armée, et en tête des escadrons de son avant-garde.

Ces lignes avancées que la Confédération médite et va tracer, et celles que nous discutons en ce moment, une fois construites, ne feront naître, quand elles seront achevées, ni des motifs de rupture ni de nouvelles facilités d'agression.

Nous pouvons rester long-temps en paix, même en prenant ces sages précautions.

Ce qui, d'un côté ou de l'autre, pourrait seul faire dévier un jour des intentions sincèrement pacifiques qui, je l'espère, sont bien affermies, ce serait, de l'une ou de l'autre part, une position comparativement trop avancée.

Les lignes de Strasbourg et de Lille sont urgentes sans doute ; mais d'autres considérations puissantes plaident en faveur des chemins de fer demandés dans d'autres directions. On en revient toujours à reconnaître qu'un effort plus considérable doit être fait dans les prochaines

sessions ; que la France ne peut , sous peine de perdre des avantages de toute nature , construire moins de chemins de fer que l'Allemagne , et que plus la charge à imposer au Trésor deviendra considérable, plus ce devra être aux chambres et aux autres organes de l'opinion publique de demander s'il y a lieu que le pays augmente la somme de ses sacrifices.

Les chambres auront toute raison de donner dans les sessions successives plus de développements aux propositions du gouvernement. Fallait-il au contraire nous contenter de ce qui avait été demandé par le projet de loi ? Pouvions-nous croire avoir assez fait pour cette année ? Aurions-nous pu ensuite attendre paisiblement le parcours du cycle parlementaire ? Pour mon compte , et d'après l'examen comparatif des travaux du continent, je ne le pense pas.

Rien n'eût été plus facile d'autre part pour le gouvernement du Roi que de présenter un système plus étendu, appuyé sur une somme plus considérable. En demandant plus , il se mettait en mesure de contenter un plus grand nombre des localités qui lui adressent à lui-même d'ins-

tantes demandes. Il faut lui savoir gré de n'avoir usé qu'avec discrétion de cette faculté d'imposer une charge à l'État ; de n'avoir envisagé la somme totale qu'il allait inscrire dans son projet qu'avec cette hésitation respectueuse que doivent inspirer tous les chiffres du budget à ceux qui sont chargés de les fixer, ou plutôt de les proposer, comme l'expression d'une dépense à faire.

L'activité de l'Allemagne, l'essor donné à l'opinion de ce pays, sont si prodigieux, que pendant que cet écrit s'imprimait, j'ai dû chaque jour ajouter de nouveaux développements aux lignes dont je décrivais la construction ou le tracé.

Ce qu'il y a de plus étrange, c'est que tout ce mouvement de l'Allemagne, toute cette surexcitation de sa presse nationale, ont lieu pour ainsi dire à notre insu, tant est rare en France la connaissance de la langue allemande. Il existe chez nos voisins l'une des meilleures feuilles publiques du monde entier, la *Gazette universelle d'Augsbourg* (*Allgemeine Zeitung*). Cette feuille est lue dans toutes les capitales ; elle est en partie le régulateur de l'opinion de tous les corps diplomatiques de l'Europe ; elle a, avant tout, une grande in-

fluence sur l'opinion publique de l'Allemagne ; elle est très répandue, même aux États-Unis d'Amérique ; eh bien ! c'est à peine s'il en parvient quelques exemplaires à Paris, et je regarde comme probable que jamais un seul des numéros de cette feuille intéressante n'a passé la Loire !

Il naît un grand désavantage pour nous, un grand avantage pour l'Allemagne, de ce qu'elle lit nos journaux, tandis que nous ne lisons pas les siens. Nos revues militaires décrivent et révèlent toutes les améliorations apportées dans nos armes diverses ; nos revues et publications industrielles apprennent en outre beaucoup de choses aux nations rivales de notre industrie ; les Allemands s'approprient immédiatement nos inventions, ils imitent nos procédés, adoptent les perfectionnements introduits dans nos fabriques ; ils achètent nos machines, nos modèles, nos échantillons, si libéralement offerts dans nos expositions. Mais eux-mêmes, inventifs et laborieux, font dans plusieurs branches de fabrication des progrès qui nous restent inconnus ; l'Allemagne cependant a comme nous des recueils périodiques de procédés industriels, mais

ils sont écrits dans une langue que nous ne savons pas. Sous tous ces rapports, nous servons merveilleusement les intérêts de l'industrie européenne ; et, quant à nous, nous profitons peu des publications étrangères. Que du moins nous soyons bien au courant de ce qui se fait dans la Confédération germanique en matière de chemins de fer, et puisse le présent écrit avoir du moins le mérite de combler cette lacune !

Nous avons perdu du temps, il faut le reconnaître, nous devons le regagner. L'avenir n'offre sans doute rien d'inquiétant pour les partisans de la paix ; mais, après tout, les prévisions humaines sont soumises à l'erreur.

Que d'ici à deux ans un nouveau traité du 15 juillet surgisse tout-à-coup, et les systèmes de chemins de fer, leur plus ou moins complet achèvement, devront être portés en ligne de compte pour l'appréciation des positions stratégiques réciproques. Dès à présent l'Allemagne a quelque faible avance sur nous ; elle a usé, pour y parvenir, de toutes ses ressources diverses, de tous ses moyens, de toutes ses richesses.

En possédon-s-nous moins qu'elle ? Non certainement ; la différence qui existe dans les progrès obtenus des deux parts, en fait de railways, ne provient donc que de l'emploi de ces ressources.

Que les discussions qui se préparent, affranchies, s'il est possible, de toutes tracasseries personnelles, de toutes rivalités locales, servent à déterminer les lignes primordiales auxquelles doivent se rattacher toutes les autres. Usons de cet avantage de la centralisation dont l'Allemagne a été privée ; faisons, dès cette année, ce qu'elle n'a pu faire : discutons mais adoptons l'ensemble complet de notre grand réseau, à la fois commercial et militaire.

Après avoir réglé ainsi ce que la Confédération germanique n'a pu déterminer à l'avance, appliquons-nous à imiter ce que sa répartition territoriale et politique lui a donné la possibilité de faire. Usons à notre tour de la puissance de cette *division du travail*, que les économistes proclament comme l'un des plus puissants mobiles de l'industrie.

Les grandes lignes une fois décidées par l'auto-

rité centrale, trouvons quelque moyen pour créer dans quelques unes de nos provinces des centres d'impulsion et de direction.

Que plusieurs de nos villes suivent l'exemple donné par Strasbourg et Mulhouse.

Trouvons un moyen pour laisser à cet égard plus de latitude à nos grandes cités, plus de liberté d'action à nos communes.

Commençons sur un grand nombre de points à la fois. Imitons en cela l'Allemagne. Nos grands systèmes une fois fixés, nous n'avons pas, comme elle, à craindre des doubles emplois et des lignes inutiles.

Laissons un libre cours, donnons plus d'extension, un emploi plus direct aux souscriptions; qu'il en soit ouvert sur tous les points de la France. J'ai rappelé combien de localités ont déjà offert, sous ce rapport, des gages de leur patriotisme. Il en est beaucoup d'autres qui n'attendent qu'un appel à ce sentiment, qu'une destination définitive aux sacrifices qu'elles sont disposées à faire.

J'ai assigné cinq, six, dix années à l'achèvement des travaux les plus importants de l'Alle-

magne ; ces prédictions sont nécessairement soumises à des erreurs de compte, si on veut s'attacher minutieusement à ces époques déterminées.

La seule assurance certaine, infaillible, c'est celle-ci, formulée en termes plus généraux mais très affirmatifs : « que dans peu d'années la Confédération aura réalisé ses principales lignes stratégiques et commerciales. »

Il ne semble pas, en tout cas, que pour 1842, il soit sage d'augmenter de beaucoup les sommes fixées par le projet de loi. La France n'est pas encore suffisamment renseignée sur la question des chemins de fer construits par l'étranger ; le présent écrit contient des informations aussi précises qu'il est possible d'en recueillir sur une question qui est en progrès continu. Cet écrit présente des prévisions appuyées sur des probabilités raisonnées, mais il ne peut avoir une autorité suffisante que lorsque les faits successifs et bien reconnus viendront lui donner une première sanction. Si en 1843 la mesure des progrès que je prédis pour cette première période se réalise en Allemagne, il sera temps encore de donner à nos travaux une nouvelle impulsion.

L'essentiel est de ne pas perdre les mois de travail de 1842, et à cet égard, le projet du gouvernement et ses premières extensions qu'on annonce, l'œuvre préparatoire et générale qu'il indique, les ouvertures de lignes qu'il précise suffisent pleinement à la tâche d'une année.

Du 3 mars.

Au moment où la dernière feuille de cet ouvrage est achevée, je trouve dans les gazettes allemandes qui viennent d'arriver à Paris, une nouvelle preuve de cette activité se révélant en Allemagne par des déterminations ou des actes quotidiens. Une députation de Posen, capitale de la Pologne prussienne, a été envoyée à Berlin dans le but de demander l'autorisation de construire un embranchement direct sur le railway de Silésie, par Glogau et Sprottau. Ce système d'embranchements latéraux qui joignent les localités aux lignes principales, et qui satisfont aux prétentions rivales des villes sans augmenter la sinuosité de ces lignes principales, est digne de remarque et d'imitation.

FIN.

Page 517, ligne 8, *lisez Munich au lieu de Münster.*

ÉTATEMENTS DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE DIVISÉS D'APRÈS LEUR ÉTAT PLUS OU MOINS AVANCÉ.

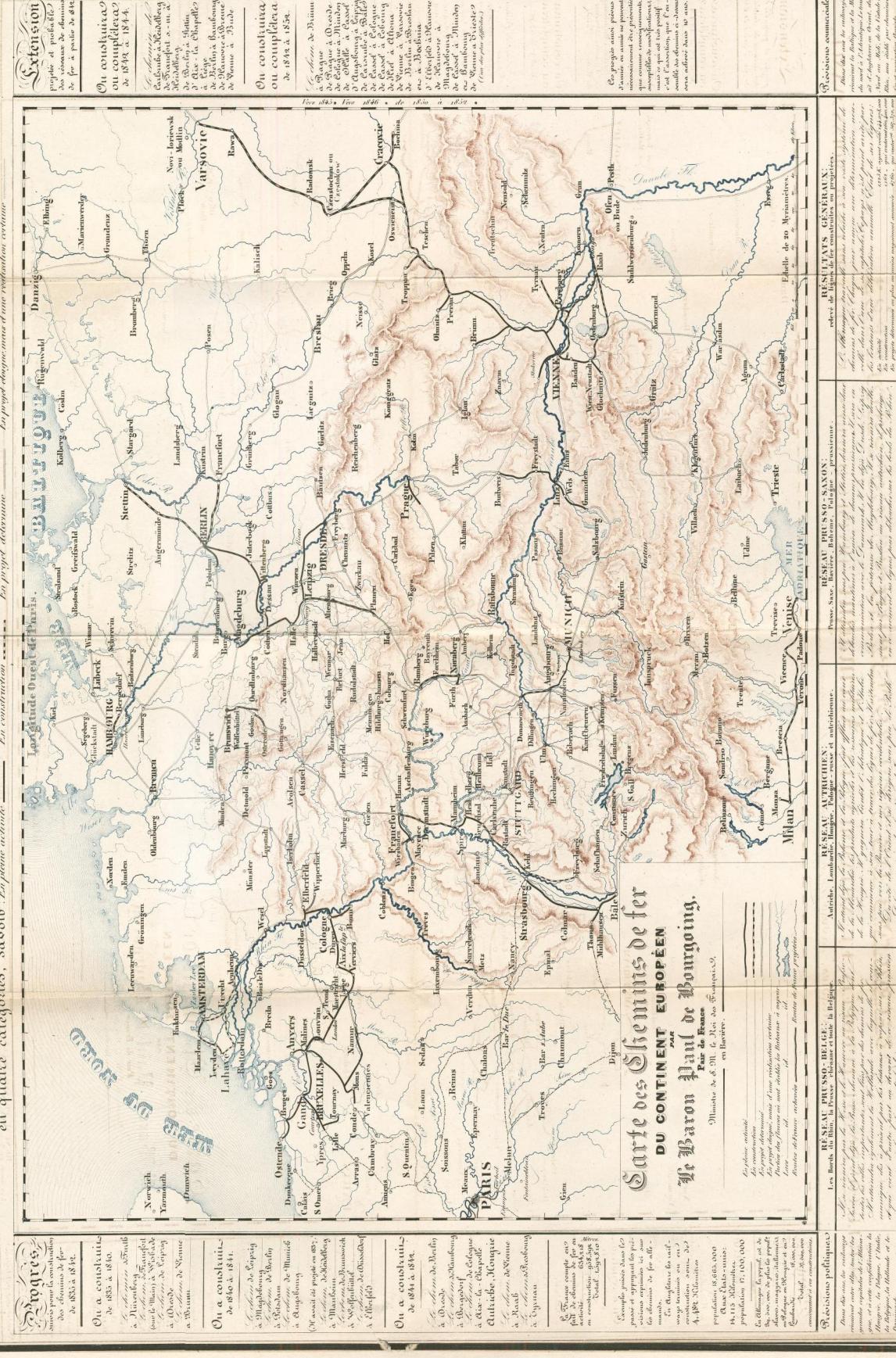
sur le continent européen et notamment en Allemagne divisés d'après leur état plus ou moins avancé,
en quatre catégories, 1850 : l'échelle actuelle.

Étage moyen :
Tous les projets d'extension
qui ont été effectués ou qui sont en cours d'extension.

Étage moyen :
Tous les projets d'extension
qui sont en cours d'extension.

Étage moyen :
Tous les projets d'extension
qui sont en cours d'extension.

Étage moyen :
Tous les projets d'extension
qui sont en cours d'extension.



Droits réservés au [Cnam](#) et à ses partenaires

