

font suite à cette approbation, elles s'exposeraient à des pertes de temps, et, par suite, à des pertes d'argent considérables. Les travaux commencent donc généralement le plus souvent sur une grande échelle avant que les devis réguliers et complets aient été dressés; mais, à défaut de ces devis, on en dresse d'approximatifs qui doivent se rapprocher le plus possible de la vérité. Les devis réguliers et complets viennent ensuite, quand les travaux sont déjà parvenus à un certain degré d'avancement. Quant au prix de revient, on ne peut l'établir avec une entière exactitude que lorsque les décomptes ont été acceptés par les entrepreneurs, car il arrive presque toujours que les entrepreneurs élèvent au dernier moment des réclamations tout à fait imprévues.

Pour dresser le devis d'un chemin à construire, il faut connaître le prix de revient des chemins livrés à l'exploitation et le décomposer dans ses éléments.

**Prix de construction des chemins établis.** — Ce prix de revient varie dans des limites fort étendues : c'est ce que prouvent les tableaux suivants, qui ont été dressés d'après les documents officiels publiés par les gouvernements d'Angleterre, de France, de Belgique, d'Allemagne et des États-Unis, ou d'après les comptes rendus des Compagnies.

*Il est important, en procédant par analogie pour l'établissement du prix des chemins à construire, de tenir compte de l'augmentation qu'ont subie généralement les prix de main-d'œuvre, ceux des matériaux, etc.* Ainsi le mètre cube de terrassement et de maçonnerie, qui a coûté il y a quelques années un certain prix, se paye aujourd'hui un quart, ou même moitié en sus.

# CHEMINS ANGLAIS <sup>1</sup>

| NUMÉROS D'ORDRE. | NOMS DES CHEMINS.  | LONGUEUR<br>des chemins exploités<br>par les Compagnies <sup>2</sup> . |                     |                      | LONGUEUR<br>totale<br>concedée. | PRIX TOTAL<br>de<br>premier<br>établissement<br>par<br>kilomètre <sup>3</sup><br>matériel<br>compris. |
|------------------|--|--|---------------------|----------------------|---------------------------------|---|
|                  |  | à<br>une<br>voie.  | à<br>deux<br>voies. | en<br>tota-<br>lité. |                                 |   |
| 1.               | Aberdare (ligne affermée à la C <sup>ie</sup> du chemin de fer de Taff Vale) . . . .   | 13   | »                   | 13                   | 13                              | 128 076   |
| 2.               | Aberdeen . . . . .   | 11   | 82                  | 93                   | 94                              | 473 315   |
| 3.               | Ambergate, Nottingham et Boston, et Ea-tern junction. . . . .  | »  | 32                  | 32                   | 144                             | 447 164   |
| 4.               | Arbroath et Forfar (ligne affermée à perpétuité à la C <sup>ie</sup> du chemin de fer d'Aberdeen) . . . . .                              | »  | 25                  | 25                   | 25                              | 266 666   |
| 5.               | Ardrossan . . . . .  | 13   | 10                  | 23                   | 23                              | 115 942   |
| 6.               | Bangor et Caernarvon . . . . .   | 11   | »                   | 11                   | 11                              | 318 182   |
| 7.               | Bedford (ligne affermée à la C du chemin de fer de London et North Western) . . . . .  | »  | 27                  | 27                   | 27                              | »   |
| 8.               | Belfast et Ballymena . . . . .   | 61   | »                   | 61                   | 105                             | 179 841   |
| 9.               | Belfast et County Down . . . . .   | 27   | »                   | 27                   | 73                              | 228 310   |
| 10.              | Birkenhead, Lanca-hire et Cheshire junction . . . . .  | 1  | 52                  | 53                   | 55                              | »   |
| 11.              | Birmingham, Wolverhampton et Stour Valley (ligne affermée à la C <sup>ie</sup> du chemin de fer de London et de North Western) . . . . . | »  | 23                  | 23                   | 28                              | »   |
| 12.              | Blackburn . . . . .  | 20   | 22                  | 42                   | 73                              | 473 630   |
| 13.              | Blyth et Tyne . . . . .  | 17   | »                   | 17                   | 33                              | 193 181   |
| 14.              | Bodmin et Wadebridge . . . . .   | 24   | »                   | 24                   | 24                              | »   |
| 15.              | Bristol et Exeter . . . . .  | 49   | 122                 | 171                  | 255                             | 421 333   |
| 16.              | Buckinghamshire (ligne affermée à la C <sup>ie</sup> du chemin de fer de London et North Western) . . . . .                              | 51   | 34                  | 85                   | 104                             | 398 798   |
| 17.              | Caledonian . . . . .   | 6  | 298                 | 304                  | 475                             | 510 498   |
| 18.              | Caledonian et Dumbartonshire junction . . . . .  | »  | 13                  | 13                   | 55                              | 393 909   |
| 19.              | Chester et Holyhead (comprenant le chemin de fer de Mold) . . . .  | 11   | 147                 | 158                  | 161                             | 673 809   |
| 20.              | Cockemouth et Workington . . . .   | 14   | »                   | 14                   | 15                              | 238 886   |
| 21.              | Colchester, Stour Valley, Sudburg et Halstead . . . . .  | 21   | »                   | 21                   | 71                              | 316 549   |
| 22.              | Cork et Bandon . . . . .   | 32   | »                   | 32                   | 97                              | 172 164   |
| 23.              | Cork, Blackrock et Passage . . . .   | 10   | »                   | 10                   | 12                              | 472 214   |
| 24.              | Deeside . . . . .  | 26   | »                   | 26                   | 26                              | 136 202   |
| 25.              | Dowlais . . . . .  | 1  | 2                   | 3                    | »                               | »   |

1. Au 31 décembre 1853, d'après les documents officiels.

2. Le Gouvernement ne possède et n'exploite aucun chemin de fer.

3. Calculée d'après le capital d'actions et d'emprunts autorisé par le Parlement et la longueur totale concédée, au 31 décembre 1853. Ce capital sera probablement trop faible pour quelques chemins non encore terminés.

(SUITE.)

| NUMÉROS D'ORDRE. | NOMS DES CHEMINS.  | LONGUEUR<br>des chemins exploités<br>par les Compagnies |                     |                      | LONGUEUR<br>totale<br>conçue. | PRIX TOTAL<br>de<br>premier<br>établissement<br>par<br>kilomètre,<br>matériel<br>compris. |
|------------------|--|---|---------------------|----------------------|-------------------------------|---|
|                  |  | à<br>une<br>voie.                                       | à<br>deux<br>voies. | en<br>tota-<br>lité. |                               |   |
| 26.              | Dublin et Belfast junction. . . . .  | 89  | »                   | 89                   | 89                            | 355 803   |
| 27.              | Dublin et Drogheda. . . . .  | 43  | 57                  | 100                  | 100                           | 317 666   |
| 28.              | Dublin et Kingstown. . . . .   | 3   | 10                  | 13                   | 13                            | 288 461   |
| 29.              | Dublin et Wicklow. . . . .   | »   | 15                  | 15                   | 55                            | 303 030   |
| 30.              | Dundalk et Enniskillen. . . . .  | 32  | »                   | 32                   | 101                           | 134 257   |
| 31.              | Dundee et Arbroath (ligne affermée<br>à la C <sup>ie</sup> du chemin de fer de Dun-<br>dee, Perth et Aberdeen). . . . .                                    | »   | 28                  | 28                   | 28                            | 317 500   |
| 32.              | Dundee et Newtyle (ligne affermée<br>à la C <sup>ie</sup> du chemin de fer de Dun-<br>dee, Perth et Aberdeen). . . . .                                     | »   | 16                  | 16                   | 16                            | 218 750   |
| 33.              | Dundee et Perth, et Aberdeen junc-<br>tion. . . . .  | »   | 33                  | 36                   | 36                            | 601 804   |
| 34.              | East Anglian. . . . .  | 78  | 29                  | 10                   | 133                           | 300 757   |
| 35.              | East Lancashire. . . . .   | 12  | 116                 | 128                  | 145                           | 684 798   |
| 36.              | East Lincolnshire (ligne affermée<br>à la C <sup>ie</sup> du chemin de fer le Great<br>Northern. . . . .   | »   | 76                  | 76                   | 76                            | 263 157   |
| 37.              | Eastern Counties. . . . .  | 14  | 295                 | 309                  | 425                           | 789 192   |
| 38.              | Eastern Union. . . . .   | 17  | 116                 | 133                  | 167                           | 448 602   |
| 39.              | Edimburgh et Bathgate. . . . .   | 2   | 17                  | 19                   | 38                            | 219 078   |
| 40.              | Edimburgh et Glasgow. . . . .  | 36  | 94                  | 130                  | 138                           | 638 600   |
| 41.              | Edimburgh, Perth et Dundee. . .  | 4   | 112                 | 116                  | 137                           | 788 301   |
| 42.              | Exeter et Crediton (ligne affermée<br>à la C <sup>ie</sup> du chemin de fer de Bris-<br>tol à Exeter). . . . .   | 9   | »                   | 9                    | 9                             | 333 330   |
| 43.              | Forth et Clyde (Navigation de). —<br>Compagnie propriétaire du che-<br>min de fer de Drumpeller. . . . .   | 1   | »                   | 1                    | 3                             | 288 889   |
| 44.              | Furness. . . . .   | 23  | 9                   | 32                   | 37                            | 258 063   |
| 45.              | Glasgow, Terminus général et Port.<br>» 4 4 7  | »   | 4                   | 4                    | 7                             | 1 190 471   |
| 46.              | Glasgow et South Western. . . . .  | 37  | 245                 | 282                  | 534                           | 347 167   |
| 47.              | Gloucester et Dean Forest (ligne<br>affermée à perpétuité à la C <sup>ie</sup> du<br>Great Western). . . . .   | »   | 13                  | 13                   | 17                            | 496 372   |
| 48.              | Great Northern. . . . .  | »   | 381                 | 381                  | 561                           | 477 917   |
| 49.              | Great North d'Angleterre, Cla-<br>rence et Hartlepool junction (ligne<br>affermée à la C <sup>ie</sup> du chemin de fer<br>de York, Newcastle et Berwick). | 4   | 10                  | 14                   | 14                            | 177 500   |
| 50.              | Great Southern et Western. . . . .   | »   | 303                 | 303                  | 418                           | 244 415   |

(SUITE.)

| NUMÉROS D'ORDRE. | NOMS DES CHEMINS.   | LONGUEUR<br>des chemins exploités<br>par les Compagnies. |                     |                        | LONGUEUR<br>totale<br>conçue. | PRIX TOTAL<br>de<br>premier<br>établissement<br>par<br>kilomètre,<br>matériel<br>compris. |
|------------------|---|--|---------------------|------------------------|-------------------------------|---|
|                  |   | à<br>une<br>voie.  | à<br>deux<br>voies. | en<br>totale-<br>tité. |                               |   |
| 51.              | Great Western. . . . .  | 6  | 485                 | 491                    | 923                           | 571 487   |
| 52.              | Hartlepool (dock et chemin de fer). . . . .   | 3  | 23                  | 26                     | 26                            | 415 384   |
| 53.              | Hereford, Ross et Gloucester. . . . .   | 8  | »                   | 8                      | 36                            | 254 166   |
| 54.              | South Eastern d'Irlande. . . . .  | 36   | »                   | 36                     | 36                            | 244 444   |
| 55.              | Kendal et Windermere. . . . .   | »  | 17                  | 17                     | 17                            | 339 705   |
| 56.              | Killarney junction. . . . .   | 65   | »                   | 65                     | 65                            | 134 615   |
| 57.              | Lancashire et Yorkshire. . . . .  | 19   | 294                 | 313                    | 337                           | 975 448   |
| 58.              | (Preston et Wyre). . . . .  | 14   | 33                  | 47                     | 47                            | 376 595   |
| 59.              | Lancaster et Carlisle. . . . .  | »  | 113                 | 113                    | 113                           | 384 734   |
| 60.              | Lancaster et Preston junction. . . . .  | »  | 33                  | 33                     | 33                            | 434 090   |
| 61.              | Leeds Northern. . . . .   | 33   | 79                  | 112                    | 145                           | 513 436   |
| 62.              | Liskeard et Caradon. . . . .  | 14   | »                   | 14                     | 14                            | 53 576  |
| 63.              | Liverpool, Crosby et Southport. . . . .   | »  | 27                  | 27                     | 27                            | 277 777   |
| 64.              | Llanelly (dock et chemin de fer). . . . .   | 45   | »                   | 45                     | 58                            | 142 241   |
| 65.              | Lllynoi Valley. . . . .   | 28   | »                   | 28                     | 52                            | 71 875  |
| 66.              | London et Blackwall. . . . .  | »  | 8                   | 8                      | 69                            | 5 474 000<br>778 623  |
| 67.              | London et Greenwich (ligne affer-<br>mée à la C <sup>e</sup> du chemin de London<br>et South Eastern). . . . .  | »  | »                   | 61                     |                               |   |
| 68.              | London et Greenwich (ligne affer-<br>mée à la C <sup>e</sup> du chemin de London<br>et South Eastern). . . . .  | »  | 6                   | 6                      | 6                             | 4 138 750   |
| 68.              | London et North Western. . . . .  | 94   | 757                 | 851                    | 1173                          | 825 552   |
| 69.              | London et South Western. . . . .  | 110  | 290                 | 400                    | 610                           | 414 101   |
| 70.              | London, Brighton et South Coast. . . . .  | 27   | 235                 | 262                    | 294                           | 632 732   |
| 71.              | Londonderry et Coleraine. . . . .   | 58   | »                   | 58                     | 103                           | 181 229   |
| 72.              | Londonderry et Enniskillen. . . . .   | 52   | 15                  | 67                     | 97                            | 130 154   |
| 73.              | Malton et Driffeld junction. . . . .  | 31   | »                   | 31                     | 39                            | 205 128   |
| 74.              | Manchester et Southport. . . . .  | »  | 5                   | 5                      | 73                            | 353 869   |
| 75.              | Manchester, Buxton, Matlock et<br>Midland junction. . . . .   | »  | 18                  | 18                     | 82                            | 184 451   |
| 76.              | Manchester, Sheffield et Lincoln-<br>shire. . . . .   | 9  | 257                 | 266                    | 375                           | 664 913   |
| 77.              | Manchester South junction et Al-<br>trincham (compris dans la C <sup>e</sup> Lon-<br>don et North Western et dans la<br>Compagnie précédente. . . . . | »  | 15                  | 15                     | 15                            | »   |
| 78.              | Maryport et Carlisle. . . . .   | 32   | 13                  | 45                     | 45                            | 255 525   |
| 79.              | Middlesbro et Redear (ligne affer-<br>mée à la C <sup>e</sup> du chemin de fer de<br>Stockton et Darlington. . . . .                                  | 13   | »                   | 13                     | 13                            | 169 230   |
| 80.              | Midland. . . . .  | 42   | 742                 | 784                    | 1026                          | 505 900   |
| 81.              | Midland Great Western d'Irlande. . . . .  | 47   | 157                 | 204                    | 292                           | 222 317   |
| 82.              | Moukland. . . . .   | 40   | 17                  | 57                     | 89                            | 239 737   |

(SUITE.)

| NUMÉROS D'ORDRE. | NOMS DES CHEMINS.  | LONGUEUR<br>des chemins exploités<br>par les Compagnies. |                     |                      | LONGUEUR<br>totale<br>conçue. | PRIX TOTAL<br>de<br>premier<br>éta-blisse-<br>ment<br>par<br>kilomètre.<br>matériel<br>compris. |
|------------------|--|--|---------------------|----------------------|-------------------------------|---|
|                  |  | à<br>une<br>voie   | à<br>deux<br>voies. | en<br>tota-<br>lité. |                               |   |
| 83.              | Monmouthshire (chemin de fer et canal . . . . .)   | 56   | 7                   | 63                   | 86                            | 241 279   |
| 84.              | Morayshire. . . . .  | 10   | »                   | 10                   | 10                            | 99 000  |
| 85.              | Newcastle sur Tyne et Carlisle. . . . .  | 19   | 107                 | 126                  | 126                           | 351 190   |
| 86.              | Newmarket. . . . .   | 10   | 27                  | 37                   | 105                           | 164 682   |
| 87.              | Newport, Abergavenny et Hereford.  | »  | 54                  | 54                   | 104                           | 363 060   |
| 88.              | Newry, Warrenpoint et Rostrevor.   | 9  | »                   | 9                    | 13                            | 256 409   |
| 89.              | Norfolk (ligne affermée à la C <sup>ie</sup> du chemin de fer de Eastern Counties.   | 54   | 79                  | 133                  | 178                           | 331 303   |
| 90.              | Lowestoft. . . . .   | 18   | »                   | 18                   | 18                            | 444 444   |
| 91.              | Northern et Eastern. . . . .   | »  | 71                  | 71                   | 71                            | 433 544   |
| 92.              | North et South Western junction..  | »  | 6                   | 6                    | 8                             | 267 706   |
| 93.              | North British. . . . .   | 7  | 231                 | 238                  | 262                           | 426 653   |
| 94.              | North Devon. . . . .   | 4  | »                   | 4                    | 78                            | 265 544   |
| 95.              | North London (autrefois East and West India Docks et Birmingham junction . . . . .)  | »  | 13                  | 13                   | 15                            | 1999 443  |
| 96.              | North Staffordshire. . . . .   | 17   | 182                 | 199                  | 221                           | 658 371   |
| 97.              | North Union (ligne affermée aux C <sup>ies</sup> du chemin de fer de London et North Western et Lancashire and Yerkshire. . . . .) | »  | 64                  | 64                   | 64                            | 482 812   |
| 98.              | North Western. . . . .   | 13   | 61                  | 74                   | 106                           | 414 929   |
| 99.              | Oxford, Worcester et Wolverhampton. . . . .  | 26   | 116                 | 142                  | 186                           | 550 134   |
| 100.             | Preston et Longridge (ligne affermée à la C <sup>ie</sup> du chemin de fer de Fleetwood, Preston et West Riding junction. . . . .) | 10   | »                   | 10                   | 10                            | 145 000   |
| 101.             | Royston et Hitchin (ligne affermée à la C <sup>ie</sup> du Great Northern. . . . .)  | »  | 29                  | 29                   | 29                            | 398 389   |
| 102.             | Saint Andrew's. . . . .  | 7  | »                   | 7                    | 7                             | 100 000   |
| 103.             | Saint Helene (canal et chemin de fer). . . . .   | 7  | 32                  | 39                   | 54                            | 428 935   |
| 104.             | Saundersfoot . . . . .   | 11   | »                   | 11                   | 11                            | 94 318  |
| 105.             | Central Ecossais. . . . .  | 7  | 73                  | 80                   | 107                           | 404 009   |
| 106.             | Midland junction Ecossais. . . . .   | 3  | 52                  | 55                   | 82                            | 243 902   |
| 107.             | Sheffield, Rotherham, Barnsley, Wakefield, Huddersfield et Goole.  | 17   | »                   | 17                   | 17                            | 685 845   |
| 108.             | Shrewsbury et Birmingham. . . . .  | »  | 47                  | 47                   | 57                            | 786 425   |
| 109.             | Shrewsbury et Chester. . . . .   | 25   | 65                  | 90                   | 94                            | 443 617   |

(SUITE.)

| NUMÉROS D'ORDRE. | NOMS DES CHEMINS.  | LONGUEUR<br>des chemins exploités<br>par les Compagnies. |                |                | LONGUEUR<br>totale<br>conçue. | PRIX TOTAL<br>de<br>premier<br>établissement<br>par<br>kilomètre,<br>matériel<br>compris. |
|------------------|--|--|----------------|----------------|-------------------------------|---|
|                  |  | à  | à              | en             |                               |   |
|                  |  | une<br>voie.   | deux<br>voies. | totale<br>lité |                               |   |
| 110.             | Shrewsbury et Hereford. . . . .  | 75   | 6              | 81             | 81                            | 185 185   |
| 111.             | Shropshire Union (canal et chemin<br>de fer. . . . .   | »  | 29             | 29             | 228                           | 482 456   |
| 112.             | South Devon. . . . .   | 70   | 21             | 91             | 110                           | 587 083   |
| 113.             | South Eastern. . . . .   | 15   | 394            | 409            | 441                           | 645 996   |
| 114.             | South Staffordshire. . . . .   | »  | 41             | 41             | 59                            | 533 898   |
| 115.             | South Wales. . . . .   | 57   | 143            | 200            | 359                           | 308 054   |
| 116.             | South Yorkshire (chemin de fer et<br>rivière Dun. . . . .  | 4  | 27             | 31             | 79                            | 434 691   |
| 117.             | Stirling et Dumferline. . . . .  | »  | 40             | 40             | 40                            | 325 000   |
| 118.             | Stockton et Darlington. . . . .  | 14   | 47             | 61             | 61                            | 430 327   |
| 119.             | Taff Vale. . . . .   | 27   | 29             | 56             | 77                            | 346 753   |
| 120.             | Ulster. . . . .  | »  | 57             | 57             | 57                            | 350 877   |
| 121.             | Vale Neath. . . . .  | 16   | 25             | 41             | 59                            | 336 158   |
| 122.             | Warrington et Stockport. . . . .   | 16   | »              | 16             | 31                            | 322 258   |
| 123.             | Waterford et Kilkenny. . . . .   | 46   | »              | 46             | 50                            | 299 500   |
| 124.             | Waterford et Limerick. . . . .   | 87   | 35             | 122            | 122                           | 204 913   |
| 125.             | Waterford et Tramare. . . . .  | 12   | »              | 12             | 12                            | 133 333   |
| 126.             | Wear Valley (ligne affermée à la<br>C <sup>ie</sup> du chemin de Stockton et Dar-<br>lington. . . . .                          | 49   | 20             | 69             | 69                            | 298 540   |
| 127.             | West Cornwall. . . . .   | 56   | 2              | 58             | 71                            | 234 154   |
| 128.             | West Hartlepool (port et chemin de<br>fer). . . . .  | »  | 72             | 72             | 72                            | 692 592   |
| 129.             | West London (ligne affermée aux<br>C <sup>ies</sup> du chemin de London and<br>North Western et du Great Wes-<br>tern. . . . . | 5  | »              | 5              | 5                             | 1 375 000   |
| 130.             | Whitehaven et Furness junction. . . . .  | 56   | »              | 56             | 59                            | 199 124   |
| 131.             | Whitehaven junction. . . . .   | 19   | »              | 19             | 20                            | 271 250   |
| 132.             | York et North Midland. . . . .   | 64   | 389            | 453            | 546                           | 356 303   |
| 133.             | York, Newcastle et Berwick. . . . .  | 58   | 437            | 495            | 598                           | 536 739   |
| 134<br>à<br>142. | Lignes diverses comprises dans les<br>chemins qui précèdent. . . . .   |  |                |                |                               |   |
|                  | <i>Totaux.</i> . . . . .   | 2725   | 9637           | 12362          | 17051                         | 450 709   |

SITUATION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER DE LA GRANDE-BRETAGNE  
AU 31 DÉCEMBRE 1853.

| NOMBRE<br>des<br>lignes, | LONGUEURS              |                     |                     |                          |                   | CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. |                       |                        |
|--------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------|-------------------|-----------------------------------|-----------------------|------------------------|
|                          | EN EXPLOITATION        |                     |                     | en<br>construc-<br>tion. | TOTAL<br>concéde. | LEVÉ                              | AUTORISÉ <sup>2</sup> |                        |
|                          | à<br>une<br>voie.      | à<br>deux<br>voies. | en-<br>sem-<br>ble. |                          |                   |                                   | Total.                | par<br>kilo-<br>mètre. |
| 92                       | kil.<br>»              | kil.<br>»           | kil.<br>»           | kil.<br>2844             | kil.<br>3309      | fr.                               | fr.                   | fr.                    |
| {<br>136 <sup>1</sup>    | 2724                   | 9593                | 12317               | 465                      | 3655              | 6 811 160 420                     | 9 118 288 319         | 450 709                |
| {<br>6                   | 1                      | 44                  | 45                  | »                        | 84                | Pas de capital autorisé.          |                       |                        |
| 6                        | Longueur non indiquée. |                     |                     |                          |                   | 21 952 500                        | 50 955 000            |                        |
| Totaux..                 | 2725                   | 9637                | 12362               | 1415                     | 6583              | 6 833 112 920                     | 9 169 243 319         | 450 709                |

1. On remarquera que 6 de ces entreprises embrassent, outre des portions de chemin de fer, des travaux de docks et de navigation; cela a du reste peu d'influence sur le capital autorisé qui, pour ces 6 entreprises atteint environ 420 000 fr., ce qui diffère peu de la moyenne générale que nous trouvons être 450 000 fr. par kilomètre.

2. Ces sommes comprennent le capital levé.

On remarquera, en parcourant les tableaux précédents, que les lignes qui ont coûté un million ou au delà par kilomètre sont placées dans des conditions exceptionnelles. Tels sont, par exemple, les chemins de Londres à Blackwall, Londres à Greenwich et Dublin à Kingstown, construits sur une petite longueur entièrement aux abords d'une capitale. Tel aussi le chemin classé sous le n° 45 de notre tableau, qui comprend, outre le chemin de fer proprement dit, la construction d'un port. Le prix de revient d'autres lignes

établies depuis longtemps (Great Western, etc.) ne paraît pas aussi élevé qu'on l'aurait supposé. Cela tient à l'emploi qu'on a fait d'une partie du capital pour la construction d'embranchements beaucoup moins coûteux que la ligne principale. Enfin, si le coût de la plupart des lignes affermées est peu considérable, il faut l'attribuer sans doute à ce que les compagnies fermières ont fourni partie ou totalité du matériel roulant.

La plupart des chemins anglais ayant changé de nom par suite de la fusion des compagnies, nous croyons utile de publier, indépendamment du tableau qui précède et qui est dressé sur des documents officiels, un autre tableau du prix de revient en 1845 des grandes lignes anglaises avec l'indication du cube des terrassements sur une partie de ces lignes et de leur produit.

| NUMÉROS D'ORDRE. | DESIGNATION DES LIGNES.       | LONGUEURS. | TERRASSEMENTS.<br>PAR KILOMÈTRE. | DEPENSES<br>PAR KILOMÈTRE,<br>Année 1843. | RECETTES<br>PAR KILOMÈTRE,<br>Année 1842. |
|------------------|-------------------------------|------------|----------------------------------|---|---|
|                  |                               | kil.       | m 5.                             | fr.                                       | fr.                                       |
| 1                | Birmingham à Gloucester. . .  | 88         | 36 000                           | 417 614                                   | 27 000                                    |
| 2                | Chester à Berkenead. . . . .  | 23         | 39 000                           | 573 390                                   | 33 000                                    |
| 3                | Eastern Counties. . . . .     | 82         | »                                | 834 695                                   | 15 000                                    |
| 4                | Edimbourg à Glasgow. . . . .  | 74         | »                                | 530 405                                   | 31 500                                    |
| 5                | Glasgow à Ayr. . . . .        | 83         | »                                | 310 313                                   | 17 000                                    |
| 6                | Grand junction. . . . .       | 182        | »                                | 326 250                                   | 77 000                                    |
| 7                | Great North of England. . . . | 72         | 15 000                           | 424 723                                   | 23 500                                    |
| 8                | Lancaster à Preston. . . . .  | 33         | 47 000                           | 370 820                                   | 16 000                                    |
| 9                | Liverpool à Manchester. . . . | 50         | 43 000                           | 764 700                                   | 119 000                                   |
| 10               | Londres à Southampton. . . .  | 150        | »                                | 431 803                                   | 53 000                                    |
| 11               | Londres à Birmingham. . . .   | 181        | 67 000                           | 822 895                                   | 112 000                                   |
| 12               | Londres à Bristol. . . . .    | 190        | »                                | 875 000                                   | 88 500                                    |
| 13               | Londres à Brighthon. . . . .  | 74         | 74 000                           | 889 875                                   | 40 000                                    |
| 14               | Londres à Greenwich. . . . .  | 6          | »                                | 4 824 337                                 | 227 500                                   |
| 15               | Londres à Blackwall. . . . .  | 6          | »                                | 5 378 133                                 | 199 500                                   |
| 16               | Manchester à Leeds. . . . .   | 81         | 48 000                           | 963 975                                   | 75 500                                    |
| 17               | Newcastle à Carlisle. . . . . | 98         | »                                | 270 663                                   | 20 000                                    |
| 18               | North Midland. . . . .        | 117        | 62 000                           | 714 673                                   | 46 500                                    |

1. D'après le cinquième rapport du comité des chemins de fer à la Chambre des communes.

2. Ces recettes sont données pour l'année 1842. Le montant de celles de l'année 1843 peut être évalué à 1/10 de plus.



| NOMS<br>DES<br>COMPAGNIES.                                       | PARCOURS<br>DES<br>CHEMINS.                                | LONGUEUR<br>DES<br>CHEMINS TERMINÉS. |               |         |
|--|--|--------------------------------------|---------------|---------|
|  |  | une<br>voie.                         | deux<br>voies | totale. |
|  |  | kil.                                 | kil.          | kil.    |
| Chemin de ceinture.  | Autour de Paris. . . . .                                   | »                                    | 17,00         | 17,00   |
|  | Paris à la frontière par Lille et Valenciennes. . . . .    | »                                    | 338,00        | 338,00  |
| Nord.  | Lille à Dunkerque et Calais. . . . .                       | »                                    | 145,00        | 145,00  |
|  | Amiens à Boulogne. . . . .                                 | »                                    | 124,00        | 124,00  |
|  | Creil à Saint-Quentin. . . . .                             | »                                    | 102,00        | 102,00  |
|  | Paris au Pecq. . . . .                                     | »                                    | 18,05         | 18,05   |
|  | Le Vésinet à Saint-Germain (chemin atmosphérique). . . . . | 2, 5                                 | »             | 2,05    |
| Ouest-Nord-Ouest.  | Asnières à Argenteuil. . . . .                             | 4, 5                                 | »             | 4,05    |
|  | Paris à Auteuil. . . . .                                   | »                                    | 8,01          | 8,01    |
|  | Paris à Rouen. . . . .                                     | »                                    | 140,00        | 140,00  |
|  | Rouen au Havre. . . . .                                    | »                                    | 92,00         | 92,00   |
|  | Rouen à Dieppe. . . . .                                    | »                                    | 50,00         | 50,00   |
|  | Paris à Versailles (rive droite). . . . .                  | »                                    | 19,00         | 19,00   |
|  | » (rive gauche) . . . . .                                  | »                                    | 17,00         | 17,00   |
| Orléans.   | Paris, Orléans et Corbeil. . . . .                         | »                                    | 133,00        | 133,00  |
|  | Orléans à Bordeaux par Tours. . . . .                      | »                                    | 461,00        | 461,00  |
|  | Tours à Nantes. . . . .                                    | »                                    | 194,00        | 194,00  |
|  | Centre, Clermont et Limoges. . . . .                       | »                                    | 320,00        | 320,00  |
|  | Paris à Strasbourg. . . . .                                | »                                    | 502,00        | 502,00  |
|  | Frouard à Metz et Forbach. . . . .                         | »                                    | 122,00        | 122,00  |
| Est.   | Metz à Thionville <sup>1</sup> . . . . .                   | »                                    | »             | 30,00   |
|  | Épernay à Reims. . . . .                                   | 30,00                                | »             | 30,00   |
|  | Strasbourg à Vissembourg <sup>2</sup> . . . . .            | »                                    | »             | 58,00   |
|  | Strasbourg à Bâle. . . . .                                 | »                                    | 141,00        | 141,00  |
|  | Mulhouse à Thann. . . . .                                  | 20,00                                | »             | 20,00   |
|  | Blesmes à Gray <sup>3</sup> . . . . .                      | 17                                   | »             | 17,00   |
| Midi.  | Montereau à Troyes. . . . .                                | 100,00                               | »             | 100,00  |
|  | Bordeaux à La Teste. . . . .                               | 52,00                                | »             | 52,00   |
|  | Paris à Sceaux. . . . .                                    | 11,00                                | »             | 11,00   |
| Orsay.   | Paris à Lyon. . . . .                                      | »                                    | 508,00        | 508,00  |
|  | Lyon à Saint-Étienne. . . . .                              | »                                    | 57,00         | 57,00   |
|  | Saint-Étienne à Andrezieux. . . . .                        | 18,00                                | »             | 18,00   |
| Chemin de jonction<br>du Rhône à la<br>Loire<br>(Grand-Central). | Andrezieux à Roanne. . . . .                               | 68,00                                | »             | 68,00   |
|  | Lyon à la Méditerranée. . . . .                            | »                                    | 125,00        | 125,00  |
|  | Avignon à Marseille. . . . .                               | »                                    | 122,00        | 122,00  |
|  | Beaucaire à Nîmes et Alais. . . . .                        | 64,00                                | 28,00         | 92,00   |
|  | Nîmes à Montpellier. . . . .                               | »                                    | 52,00         | 52,00   |
|  | Montpellier à Cette. . . . .                               | 27,00                                | »             | 27,00   |

1. Supposant la seconde voie posée. — 2. Supposant la seconde voie posée. — 3. Ligne inachevée. aux redevances payées à la compagnie de Saint-Germain. — 6. Cette compagnie ne possédait pas de

| LONGUEUR<br>DES VOIES ACCESSOIRES<br>pour 100 kilomètres de chemin | DISTANCE MOYENNE<br>entre<br>LES STATIONS. | DÉPENSES MOYENNES<br>DE PREMIER ÉTABLISSÉMENT<br>PAR KILOMÈTRE. |                      |                       | RECETTE BRUTE<br>DE L'EXPLOITATION.<br>par kilomètre. | DATES             |  |
|--|--|---|----------------------|-----------------------|---|-------------------|--|
|  |  | par<br>l'État.  | par la<br>compagnie. | totale.               |   | de<br>l'exercice. | de<br>l'ouverture<br>de la ligne<br>entière. |
|  |  | fr.   | fr.                  | fr.                   |   | fr.               |  |
| kil.<br>»  | kil.<br>1,31                               | »   | »                    | 11500,00 <sup>4</sup> | 39,400  | 1854              | 1853   |
| 22,50  | 8,33                                       | »   | 444,000              | 444,000               | 56,000  | 1854              | 1846   |
|  |  | »   | 264,000              | 264,000               |   |                   | 1848   |
|  |  | »   | 300,000              | 300,000               |   |                   | 1850   |
|  |  | »   | 240,000              | 240,000               |   |                   | 1837   |
| »  | 3,70                                       | »   | 1,081,100            | 1,081,100             | 70,400  | 1854 <sup>5</sup> | 1847   |
| »  | 2,50                                       | 712,000   | 1,805,000            | 2,517,000             |   |                   | 1851   |
| »  | 2,25                                       | »   | 97,000               | 97,000                |   |                   | 1854   |
| 19,00  | 1,35                                       | »   | 432,000              | 432,000               | 81,500  | 1854              | 1843   |
| »  | 8,12                                       | »   | 484,000              | 484,000               |   |                   | 1843   |
| »  | 7,66                                       | »   | 634,000              | 634,000               | 54,000  | 1853              | 1847   |
| »  | 10,00                                      | »   | 281,800              | 281,800               | 16,855  | 1855 <sup>6</sup> | 1848   |
| »  | 2,71                                       | »   | 872,800              | 872,800               | 81,600  | 1851              | 1839   |
| »  | 2,43                                       | »   | 1,015,000            | 1,015,000             | 50,000  | 1852              | 1840   |
| 33,00  | 5,54                                       | »   | 460,000              | 460,000               | 82,300  | 1853              | 1843   |
| »  | 8,40                                       | 176,000   | 152,000              | 328,000               | 37,634  | 1854              | 1853   |
| »  | 6,50                                       | 230,000   | 190,000              | 420,000               |   |                   | 1851   |
| »  |  | 190,000   | 123,000              | 313,000               |   |                   | 1854   |
| 21,40  | 8,23                                       | 211,000   | 216,000              | 427,000               |   |                   | 1852   |
| 16,30  | 7,62                                       |   | 278,000              | 278,000               | 43,300  | 1854              | 1852   |
| »  | 6,00                                       |   | 224,000              | 224,000               |   |                   | 1854   |
| »  | 7,50                                       | 250,000   | 67,000               | 317,000               |   |                   | 1854   |
| 26,00  |  | »   | 217,240              | 217,240               | »   | 1856              |  |
| »  | 4,86                                       | »   | 310,000              | 310,000               | 24,500  | 1854              | 1841   |
| »  | 5,25                                       | »   | 147,500              | 143,500               | 14,000  | 1854              | 1839   |
| »  | »  | »   | »                    | »                     | 11,400  | 1854              | 1854   |
| »  | 7,70                                       | »   | 221,100              | 221,100               | 14,700  | 1854              | 1848   |
| »  | 4,73                                       | »   | 115,000              | 115,000               | 4,900   | 1853              | 1842   |
| »  | 3,25                                       | »   | 520,000              | 520,000               | 30,100  | 1853              | 1846   |
| »  | 8,76                                       | 169,000   | 394,000              | 563,000               | 58,500  | 1854              | 1854   |
| »  | 4,07                                       | »   | 454,800              | 454,800               | 93,200  | 1852              | 1832   |
| »  | 5,66                                       | »   | 190,000              | 190,000               | 25,300  | 1852              | 1827   |
| »  | 7,55                                       | »   | 198,000              | 198,000               | 16,000  | 1852              | 1833   |
| »  | 6,25                                       | »   | 445,000              | 445,000               | »   | »                 | 1855   |
| »  | 7,50                                       | 80,000  | 664,000              | 744,000               | 41,800  | 1853              | 1849   |
| »  | 5,41                                       | »   | 210,800              | 210,800               | 23,800  | 1851              | 1840   |
| »  | 3,27                                       | 290,000   | »                    | 290,000               | 20,000  | 1852              | 1845   |
| »  | 6,75                                       | »   | 183,300              | 183,300               | 18,000  | 1850              | 1859   |

— 4. Non compris le matériel fourni par les compagnies exploitantes. — 5 Le capital correspondant matériel roulant.

| NUMÉROS D'ORDRE. | NOMS<br>des<br>ÉTATS ET DES CHEMINS.      | PARCOURS.  | LONGUEUR<br>des chemins<br>exploités |                     |
|------------------|---|--|--------------------------------------|---------------------|
|                  |   |  | à<br>une<br>voie.                    | à<br>deux<br>voies. |
|                  | <b>Prusse.</b>                            |  |                                      |                     |
| 1.               | Aix-la-Chapelle-Dusseldorf. . . . .       | par Gladbach. . . . .  | kil. 47                              | kil. »              |
|                  | Ruhrort-Crefeld-Gladbach. . . . .         | Gladbach, Crefeld, Homberg,<br>près Ruhrort. . . . .   | 42                                   | »                   |
| 2.               | Berg-Marche. . . . .                      | Elberfeld à Dertmund. . . . .  | 58                                   | »                   |
| 3.               | Berlin-Anhalt. . . . .                    | Berlin à Cothen, par Juterbogh.<br>Et embranchement de Juterbogh à Riesa. . . . .                                      | 173                                  | 58                  |
| 4.               | Berlin Hambourg. . . . .                  | par Wittenberge, Hagenow,<br>Büchen. . . . .   | 146                                  | 150                 |
|                  |   | Et embranchement de Büchen sur Lauenbourg. . . . .   |                                      |                     |
| 5.               | Berlin-Potsdam-Magdebourg. . . . .        |  | 96                                   | 51                  |
| 6.               | Berlin-Stettin. . . . .                   |  | 134                                  | »                   |
| 7.               | Stettin-Stargard. . . . .                 |  | 34                                   | »                   |
| 8.               | Stargard-Posen. . . . .                   | par Kreuz. . . . .   | 170                                  | »                   |
| 9.               | Bonn-Cologne. . . . .                     |  | 29                                   | »                   |
| 10.              | Breslau-Fribourg-Schweidnitz. . . . .     | Breslau à Hermsdorf, par<br>Freibourg. . . . .   | 66                                   | »                   |
|                  |   | Et embranchement de Königszelt à Schweidnitz. . . . .  |                                      |                     |
| 11.              | Cologne Minden. . . . .                   | par Dusseldorf, Oberhausen,<br>Dortmund, Hamm, Lohne. . . . .  | 194                                  | 84                  |
|                  |   | Et embranchement de Duisbourg et d'Oberhausen à<br>Ruhrort. . . . .  |                                      |                     |
| 12.              | Dusseldorf-Elberfeld. . . . .             | par Vohwinkel. . . . .   | 26                                   | »                   |
| 13.              | Magdebourg-Cothen-Halle-Leipzig. . . . .  |  | »                                    | 118                 |
| 14.              | Magdebourg-Halberstadt. . . . .           | par Oschersleben. . . . .  | 22                                   | 36                  |
| 15.              | Magdebourg-Wittenberge. . . . .           |  | 106                                  | »                   |
| 16.              | Münster Hamm. . . . .                     |  | 35                                   | »                   |
| 17.              | Neiss-Brieg. . . . .                      |  | 44                                   | »                   |
| 18.              | Basse Silésie et Marche. . . . .          | Berlin à Breslau, par Francfort-<br>sur-l'Oder, Hansdorf, Kohlfurt.<br>Et embranchement de Kohlfurt à Gorlitz. . . . . | 388                                  | »                   |
| 19.              | Basse Silésie (embranchement de). . . . . | Hansdorf à Glogau. . . . .   | 70                                   | 1                   |
| 20.              | Haute Silésie. . . . .                    | Breslau à Myslowitz, par Brieg<br>et Kandrzin, près Kosel. . . . .   | 130                                  | 67                  |

1. D'après le tableau de M. Hauchecorne, la statistique du Congrès des chemins de fer allemands.  
2. Revenus extraordinaires non compris.

| LONGUEUR<br>des<br>chemins exploités. |                             |                 | LONGUEUR<br>des<br>voies<br>accessoires<br>pr 100 kilo-<br>mètres<br>de chemin. | DESCRIPTION SOMMAIRE.         |                           |                         |                                | PRIX TOTAL<br>de<br>premier<br>éta-blisse-<br>ment<br>par<br>kilomètre. | RECETTE<br>brute<br>de<br>l'exploita-<br>tion<br>par<br>kilomètre,<br>matériel<br>compris. |
|---------------------------------------|-----------------------------|-----------------|---|-------------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------------------|---|--|
| par<br>les gouver-<br>nements.        | par<br>les compa-<br>gnies. | en<br>totalité. |   | SOUTERRAINS.<br>Nombre total. | VIADUCS.<br>Nombre total. | PONTS.<br>Nombre total. | STATIONS.<br>Distance moyenne. |   |  |
| kil.                                  | kil.                        | kil.            |   |                               |                           | kil.                    | fr.                            | fr.   |  |
| 388                                   | »                           | 388             | »   | »                             | 494                       | 11,4                    | »                              | 3 819   |  |
| »                                     | 32                          | 32              | »   | »                             | 4                         | 20                      | 3,6                            | 231 965   |  |
| »                                     | 85                          | 85              | 20  | 5                             | 4                         | 78                      | 7,0                            | 416 849   |  |
| 43                                    | »                           | 43              | »   | »                             | »                         | »                       | 8,6                            | »   |  |
| »                                     | 189                         | 189             | »   | 2                             | 6                         | 429                     | 11,1                           | 278 418   |  |
| 76                                    | »                           | 76              | »   | »                             | »                         | 139                     | 6,3                            | »   |  |
| »                                     | 53                          | 53              | »   | »                             | »                         | 62                      | 6,0                            | 101 712   |  |
| 10                                    | »                           | 10              | »   | »                             | »                         | »                       | »                              | »   |  |
| 315                                   | »                           | 315             | »   | »                             | »                         | »                       | 7,9                            | 278 830   |  |
| 470                                   | »                           | 470             | »   | »                             | »                         | »                       | 9,2                            | 238 800   |  |
| 332                                   | »                           | 332             | »   | »                             | »                         | »                       | 10,7                           | 179 890   |  |
| 70                                    | »                           | 70              | »   | »                             | »                         | »                       | 11,7                           | 110 600   |  |
| »                                     | 413                         | 413             | »   | 1                             | 9                         | 708                     | 10,3                           | 224 336   |  |
| »                                     | 84                          | 84              | »   | »                             | »                         | »                       | 3,3                            | 307 330   |  |
| »                                     | 41                          | 41              | »   | »                             | »                         | »                       | 4,1                            | »   |  |
| »                                     | 199                         | 199             | »   | »                             | »                         | »                       | 12,4                           | »   |  |
| »                                     | 48                          | 48              | »   | »                             | »                         | »                       | 12,0                           | »   |  |

| NUMÉROS D'ORDRE.        | NOMS<br>des<br>ÉTATS ET DES CHEMINS.         | PARCOURS.   | LONGUEUR<br>des chemins<br>exploités |                     |
|-------------------------|--|---|--------------------------------------|---------------------|
|                         |  |   | à<br>une<br>voie.                    | à<br>deux<br>voies. |
|                         |  |   | kil.                                 | kil.                |
| <b>Prusse. (SUITE.)</b> |  |   |                                      |                     |
| 21.                     | Chemin de l'Est. . . . .                     | Kreuz à Königsberg, par Bromberg et Dirschau. . . . .   | 388                                  | »                   |
|                         | Et embranchement                             | de Dirschau à Dantzig. . . . .  |                                      |                     |
| 22.                     | Prince Guillaume. . . . .                    | Vohwinkel à Steele. . . . .   | 32                                   | »                   |
| 23.                     | Rhénan. . . . .                              | Cologne à Herbesthal (frontière de Prusse), par Aix-la-Chapelle. . . . .  | 20                                   | 65                  |
| 24.                     | Saarbruck (de). . . . .                      | de la Frontière française, près Forbach, à Neunkirchen (frontière bavaroise), par Saarbruck. . . . .              | 43                                   | »                   |
| 25.                     | Thuringe (de la). . . . .                    | Halle à Gerstungen, par Weissenfels, Weimar, Erfurt, Gotha, Eesenach. . . . .                                     | 90                                   | 99                  |
| 26.                     | Westphalie (de l'État de). . . . .           | Hamm à Warburg, par Soest et Paderborn. . . . .   | 76                                   | »                   |
| 27.                     | Guillaume (Haute Silésie). . . . .           | Kosel à Oderberg, par Ratibor. . . . .  | 53                                   | »                   |
| 28.                     | Chemin de Ceinture à Berlin. . . . .         | . . . . .   | 10                                   | »                   |
| <b>Autriche.</b>        |  |   |                                      |                     |
| 29.                     | Chemin de l'État du Sud. . . . .             | Murzzuschlag à Laibach, par Gratz. . . . .  | 315                                  | »                   |
| 30.                     | Chemin de l'État du Nord. . . . .            | Olmütz à Bodenbach (frontière de Saxe), par Prague. . . . .   | 470                                  | »                   |
|                         | Et embranchement                             | Trubau à Brunn. . . . .   |                                      |                     |
| 31.                     | Chemin de l'État du Sud-Est. . . . .         | Marchegg à Szolnok, par Presbourg, Gran, Waitzen et Pest. . . . .   | 332                                  | »                   |
| 32.                     | Chemin de l'État de l'Est. . . . .           | Myslowitz, Szcakowa, Cracovie. . . . .  | 70                                   | »                   |
| 33.                     | Chemin de l'Empereur Ferdinand Nord. . . . . | Vienne à Oderberg. . . . .  |                                      |                     |
|                         | Et embranchements                            | Lundenburg à Brunn. Prerau à Olmutz. Florisdorf à Stockerau. Gänserndorf à Marchegg. Oderberg à Annaberg. . . . . | 330                                  | 83                  |
| 34.                     | Vienne à Gloggnitz. . . . .                  | par Modling et Neustadt. . . . .  | 36                                   | 48                  |
|                         | Et embranchements                            | de Modling à Laxenburg, et de Neustadt à Kazelsdorf. . . . .  |                                      |                     |
| 35.                     | Vienne à Bruck-sur-Leith. . . . .            | . . . . .   | 41                                   | »                   |
| 36.                     | Linz - Budweis - Gmunden. . . . .            | Budweis à Gmunden, par Urfuhr et Zinz. . . . .  | 199                                  | »                   |
| 37.                     | Prague-Lahna. . . . .                        | . . . . .   | 48                                   | »                   |

| LONGUEUR<br>des<br>chemins exploités. |                             |                 | LONGUEUR<br>des<br>voies<br>accessoires<br>pr 100 kilo-<br>mètres<br>de chemin. | DESCRIPTION SOMMAIRE.              |                                |                              |                                     | PRIX TOTAL<br>de<br>premier<br>éta-blis-se-<br>ment<br>par<br>kilomètre. | RECETTE<br>brute<br>de<br>l'exploita-<br>tion<br>par<br>kilomètre,<br>matériel<br>compris. |
|---------------------------------------|-----------------------------|-----------------|---|------------------------------------|--------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| par<br>les gouver-<br>nements.        | par<br>les compa-<br>gnies. | en<br>totalité. |   | SOUTERRAINS.<br>—<br>Nombre total. | VIADUCS.<br>—<br>Nombre total. | PONTS.<br>—<br>Nombre total. | STATIONS.<br>—<br>Distance moyenne. |  |  |
| kil.                                  | kil.                        | kil.            |   |                                    |                                | kil.                         | fr.                                 | fr.  |  |
| 388                                   | »                           | 388             | »   | »                                  | 494                            | 11,4                         | »                                   | 3 819  |  |
| »                                     | 32                          | 32              | »   | »                                  | 4                              | 20                           | 3,6                                 | 231 965  |  |
| »                                     | 85                          | 85              | 20  | 5                                  | 4                              | 78                           | 7,0                                 | 416 849  |  |
| 43                                    | »                           | 43              | »   | »                                  | »                              | »                            | 8,6                                 | »  |  |
| »                                     | 189                         | 189             | »   | 2                                  | 6                              | 429                          | 11,1                                | 278 418  |  |
| 76                                    | »                           | 76              | »   | »                                  | »                              | 139                          | 6,3                                 | »  |  |
| »                                     | 53                          | 53              | »   | »                                  | »                              | 62                           | 6,0                                 | 101 712  |  |
| 10                                    | »                           | 10              | »   | »                                  | »                              | »                            | »                                   | »  |  |
| 315                                   | »                           | 315             | »   | »                                  | »                              | »                            | 7,9                                 | 278 830  |  |
| 470                                   | »                           | 470             | »   | »                                  | »                              | »                            | 9,2                                 | 238 800  |  |
| 332                                   | »                           | 332             | »   | »                                  | »                              | »                            | 10,7                                | 179 890  |  |
| 70                                    | »                           | 70              | »   | »                                  | »                              | »                            | 11,7                                | 110 600  |  |
| »                                     | 413                         | 413             | »   | 1                                  | 9                              | 708                          | 10,3                                | 224 336  |  |
| »                                     | 84                          | 84              | »   | »                                  | »                              | »                            | 3,3                                 | 307 330  |  |
| »                                     | 41                          | 41              | »   | »                                  | »                              | »                            | 4,1                                 |  |  |
| »                                     | 199                         | 199             | »   | »                                  | »                              | »                            | 12,4                                | »  |  |
| »                                     | 48                          | 48              | »   | »                                  | »                              | »                            | 12,0                                | »  |  |

| NUMÉROS D'ORDRE. | NOMS<br>des<br>ÉTATS ET DES CHEMINS.                                | PARCOURS.  | LONGUEUR<br>des chemins<br>exploités |                     |
|------------------|---|--|--------------------------------------|---------------------|
|                  |   |  | à<br>une<br>voie.                    | à<br>deux<br>voies. |
|                  |   |  | kil.                                 | kil.                |
|                  | <b>États secondaires.</b>   |  |                                      |                     |
| 38.              | Bade (chemin de l'État de) . . . . .<br>Et embranchements           | Mannheim à Haltingen, près Bâle, en Suisse, par Heidelberg, Carlsruhe, Fribourg. . . . .<br>d'Oos à Baden-Baden, et d'Appenweier à Kehl, vis-à-vis Strasbourg. | 80                                   | 204                 |
| 39.              | Bavière (chemin de l'État de) . . . . .<br>Et embranchement         | de Hof à Kempten, par Lichtenfels, Bamberg, Nuremberg, Pleinfeld, Augsbourg. . . . .<br>d'Augsbourg à Munich. . . . .  | 472                                  | 8                   |
| 40.              | Nuremberg à Furth. . . . .  |  | 7                                    | »                   |
| 41.              | Louis du Palatinat. . . . .<br>Et embranchement                     | de Ludwigshafen, sur le Rhin, vis-à-vis Manheim, à Bexbach (frontière prussienne), vers Saarbruck, par Kaiserslautern. de Schifferstadt sur Speyer. . . . .    | 115                                  | »                   |
| 42.              | Brunswick (ch. de l'État du duché de) . . . . .<br>Et embranchement | Brunswick à Harzbourg. . . . .<br>de Wolfenbittel à Oschersleben, dans la direction de Magdebourg. . . . .   | 87                                   | 12                  |
| 43.              | Hanovre (réseau du royaume de) . . . . .                            | Chemins rayonnant de Hanovre : à Minden, à Brême, à Harbourg, vis-à-vis Hambourg, à Brunswick, à Hildesheim, et à Alfeld dans la direction de Cassel. . . . .  | 298                                  | 106                 |
| 44.              | Mein-Necker. . . . .<br>Et embranchement                            | Francfort-sur-le-Mein à Heidelberg par Darmstadt et Friedrichsfeld. . . . .<br>de Francfort sur Offenbach. . . . .   | 89                                   | »                   |
| 45.              | Francfort-Hanau. . . . .  | Francfort-sur-le-Mein. Hanau. . . . .  | 16                                   | »                   |
| 46.              | Taunus (du). . . . .<br>Et embranchement                            | Wiesbaden à Francfort-sur-le-Mein, par Mayence et Hochst. de Biebrich. . . . .   | 43                                   | »                   |
| 47.              | Hochst-Soden (embr. du Taunus). . . . .                             |  | 6                                    | »                   |
| 48.              | Mein-Weser. . . . .   | Francfort près Guntershausen et Cassel. . . . .  | 186                                  | 14                  |

1. Non compris 19 kilomètres de Brunswick à Lehrte (frontière du Hanovre), comptés ci-après
2. Compris 57 kilom. construits par les États limitrophes, ce qui réduit les chemins établis par l'État
3. Exploité temporairement par l'État.

| LONGUEUR<br>des<br>chemins exploités. |                             |                  | LONGUEUR<br>des<br>voies<br>accessoires<br>pr 100 kilo-<br>mètres<br>de chemin. | DESCRIPTION SOMMAIRE.              |                                |                              |                                     | PRIX TOTAL<br>de<br>premier<br>établisse-<br>ment<br>par<br>kilomètre. | RECETTE<br>brute<br>de<br>l'exploita-<br>tion<br>par<br>kilomètre,<br>matériel<br>compris. |
|---------------------------------------|-----------------------------|------------------|---|------------------------------------|--------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| par<br>les gouver-<br>nements.        | par<br>les compa-<br>gnies. | en<br>totalité.  |   | SOUTERRAINS.<br>—<br>Nombre total. | VIADUCS.<br>—<br>Nombre total. | PONTS.<br>—<br>Nombre total. | STATIONS.<br>—<br>Distance moyenne. |  |  |
| kil.                                  | kil.                        | kil.             |   |                                    |                                | kil.                         | fr.                                 | fr.  |  |
| 284                                   | »                           | 284              | 8   | 3                                  | 48                             | 106                          | 5,6                                 | 241 470  | 18 450   |
| 480                                   | »                           | 480              | »   | 2                                  | 10                             | 61                           | 6,7                                 | 190 537  | 11 307   |
| »                                     | 7                           | 7                | »   | »                                  | »                              | »                            | 7,0                                 | »  | »  |
| »                                     | 115                         | 115              | 25  | 12                                 | 7                              | 308                          | 6,8                                 | 212 390  | 13 750   |
| 99                                    | »                           | 99 <sup>1</sup>  | 19  | »                                  | »                              | 210                          | 7,0                                 | 117 293  | 23 448   |
| 404                                   | »                           | 404 <sup>2</sup> | 18 <sup>2</sup>   | »                                  | »                              | 150                          | 7,9                                 | 167 728  | 18 810   |
| 89                                    | »                           | 89               | »   | »                                  | »                              | »                            | 5,6                                 | 259 637  | 15 414   |
| »                                     | 16                          | 16               | »   | »                                  | »                              | »                            | 4,0                                 | 199 397  | 12 829   |
| »                                     | 43                          | 43               | 13  | »                                  | »                              | 29                           | 6,1                                 | 175 710  | 24 930   |
| »                                     | 6                           | 6                | »   | »                                  | »                              | »                            | 6,0                                 | »  | »  |
| 200                                   | »                           | 200              | »   | »                                  | 88                             | 70                           | 8,7                                 | 288 770  | 11 795   |

dans le réseau hanovrien.

de Hanovre à 347 kilom. — La proportion des voies de garage se rapporte à cette dernière longueur.



| NUMÉROS D'ORDRE.                   | NOMS<br>des<br>ÉTATS ET DES CHEMINS.                   | PARCOURS.  | LONGUEUR<br>des chemins<br>exploités |                     |
|------------------------------------|--|--|--------------------------------------|---------------------|
|                                    |  |  | à<br>une<br>voie.                    | à<br>deux<br>voies. |
|                                    |  |  | kil.                                 | kil.                |
| <b>États secondaires. (SUITE.)</b> |  |  |                                      |                     |
| 49.                                | Frédéric-Guillaume du Nord. . . . .                    | (Gerstungen à Warburg, par Cassel<br>et Humme. . . . .               | 128                                  | 14                  |
|                                    | Et embranchement                                       | de Humme à Carlshafen. . . . .                                       |                                      |                     |
| 50.                                | Altona-Kiel. . . . .                                   | par Elmshorn et Neumunster. . . . .                                  | 106                                  | »                   |
| 51.                                | Gluckstadt-Elmshorn. . . . .                           | . . . . .  | 17                                   | »                   |
| 52.                                | Rendsbourg-Neumunster. . . . .                         | . . . . .  | 33                                   | »                   |
| 53.                                | Lubeck-Buchen. . . . .                                 | . . . . .  | 47                                   | »                   |
| 54.                                | Mecklembourg (du). . . . .                             | Hagenow à Rostock, par Kleinen<br>et Butzow. . . . .                 | 145                                  | »                   |
|                                    | Et embranchement                                       | de Kleinen à Wismar, et de<br>Butzow à Gustrow. . . . .              |                                      |                     |
| 55.                                | Leipzig-Dresde. . . . .                                | par Riesa. . . . .   | 115                                  | »                   |
| 56.                                | Saxe.<br>Chemnitz-Riesa. . . . .                       | Leipzig à Hof, par Werdau. . . . .                                   | 54                                   | 126                 |
| 57.                                |  | Id. Saxe-Bohême. Dresde à Bodenbach. . . . .                         | 41                                   | 25                  |
| 58.                                |  | Id. Saxe-Silésie. Dresde à Gorlitz, par Bautzen et<br>Lobau. . . . . | 91                                   | 14                  |
| 59.                                |  | Chemnitz-Riesa. . . . .  | . . . . .                            | 44                  |
| 60.                                | Lobau-Zittau. . . . .                                  | . . . . .  | 34                                   | »                   |
| 61.                                | Wurtemberg (chem. de l'État du<br>royaume de). . . . . | Heilbronn à Friedrichshafen, par<br>Stuttgart et Ulm. . . . .        | 244                                  | 4                   |
| 62.                                | Bernbourg-Cothen. . . . .                              | . . . . .  | 20                                   | »                   |
| <i>Totaux. . .</i>                 |  |  | 7081                                 | 1409                |

1. Exploité temporairement par l'État.

| LONGUEUR<br>des<br>chemins exploités. |                             |                 | LONGUEUR<br>des<br>voies<br>accessoires<br>p <sup>r</sup> 100 kilo-<br>mètres<br>de chemin. | DESCRIPTION SOMMAIRE.              |                                |                              |                                     | PRIX TOTAL<br>de<br>premier<br>éta-blis-se-<br>ment<br>par<br>kilomètre. | RECETTE<br>brute<br>de<br>l'exploita-<br>tion<br>par<br>kilomètre,<br>matériel<br>compris. |
|---------------------------------------|-----------------------------|-----------------|---|------------------------------------|--------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| par<br>les grouve-<br>nements.        | par<br>les compa-<br>gnies. | en<br>totalité. |   | SOUTERRAINS.<br>—<br>Nombre total. | VIADUCS.<br>—<br>Nombre total. | PONTS.<br>—<br>Nombre total. | STATIONS.<br>—<br>Distance moyenne. |  |  |
| kil.                                  | kil.                        | kil.            |   |                                    |                                | kil.                         | fr.                                 | fr.  |  |
| »                                     | 142                         | 142             | »   | 4                                  | 50                             | 353                          | 7,1                                 | 270 633  | 8 967  |
| »                                     | 106                         | 106             | »   | »                                  | 2                              | 43                           | 7,6                                 | 120 861  | 12 651   |
| »                                     | 17                          | 17              | »   | »                                  | »                              | 8                            | 17,0                                | 100 870  | 3 608  |
| »                                     | 33                          | 33              | »   | »                                  | »                              | 9                            | 11,0                                | 45 523   | 5 395  |
| »                                     | 47                          | 47              | »   | »                                  | »                              | »                            | 7,8                                 | 168 547  | 9 269  |
| »                                     | 145                         | 145             | »   | 15                                 | 8                              | 189                          | 14,5                                | 163 161  | 7 031  |
| »                                     | 115                         | 115             | 11  | »                                  | »                              | »                            | 4,4                                 | 225 806  | 34 209   |
| 180                                   | »                           | 180             | »   | »                                  | 10                             | 100                          | 9,5                                 | 287 913  | 25 364   |
| 66                                    | »                           | 66              | »   | 2                                  | 7                              | 164                          | 4,1                                 | 297 067  | 15 203   |
| 105                                   | »                           | 105             | »   | »                                  | 16                             | 161                          | 7,0                                 | 227 331  | 18 949   |
| 66                                    | »                           | 66              | »   | 1                                  | 12                             | 89                           | 4,4                                 | 373 903  | 10 625   |
| 34 <sup>s</sup>                       | »                           | 34              | »   | »                                  | »                              | »                            | 5,7                                 | 273 878  | 6 667  |
| 248                                   | »                           | 248             | 14  | »                                  | »                              | »                            | 5,3                                 | 217 074  | 13 388   |
| »                                     | 20                          | 20              | »   | »                                  | »                              | »                            | 10,0                                | »  | »  |
| 4494                                  | 3996                        | 8490            |   |                                    |                                |                              | 8,1                                 | 212 438  | 19 927   |
| <i>Moyennes. . .</i>                  |                             |                 |   |                                    |                                |                              |                                     |  |  |

# CHEMINS BELGES <sup>1</sup>

| NOMS<br>DES LIGNES.   | CHEMINS<br>DE<br>L'ÉTAT. |                   |        | CHEMINS<br>DES<br>COMPAGNIES. |                   |        | PRIX TOTAL<br>de<br>premier<br>éta-blisse-<br>ment<br>par<br>kilomètre<br>A. |
|---|--------------------------|-------------------|--------|-------------------------------|-------------------|--------|--|
|   | exploités.               | non<br>exploités. | Total. | Exploités.                    | Non<br>exploités. | Total. |  |
| <i>Ligne du Nord.</i>   |                          |                   |        |                               |                   |        |  |
| De Bruxelles à Malines et Anvers et branche de raccordement entre les stations du Nord et du Sud à Bruxelles. . . . . | 53                       | »                 | 53     | »                             | »                 | »      | 268 200  |
| D'Anvers à Rotterdam (partie sur le territoire belge) . . . . .   | »                        | »                 | »      | 30                            | »                 | 30     |  |
| <i>Entre la ligne du Nord et celle de l'Ouest.</i>  |                          |                   |        |                               |                   |        |  |
| De Malines à Schelle. . . . .   | »                        | »                 | »      | »                             | 20                | 20     |  |
| Chemin du pays de Waes, d'Anvers à Gand.  | »                        | »                 | »      | 50                            | »                 | 50     |  |
| De Lokeren à Termonde. . . . .  | »                        | 15                | 15*    | »                             | »                 | »      |  |
| <i>Ligne de l'Ouest.</i>  |                          |                   |        |                               |                   |        |  |
| De Malines à Termonde, Gand, Bruges et Ostende. . . . .   | 123                      | »                 | 123    | »                             | »                 | »      | 155 310  |
| <i>Entre la ligne de l'Ouest et celle du Sud-Ouest.</i>   |                          |                   |        |                               |                   |        |  |
| Chemin de la Flandre occidentale, de Bruges à Courtray, Ypres et Poperinghe. . . . .                                  | »                        | »                 | »      | 100                           | »                 | 100    |  |
| Embranchement d'Ingelmunster à Deynze par Thielt. . . . .   | »                        | »                 | »      | 30                            | »                 | 30     |  |
| Chemin de Gand vers Lille et Tournay par Courtray. . . . .  | 78                       | »                 | 78     | »                             | »                 | »      | 146 570  |
| De Wetteren à Alost. . . . .  | »                        | 15                | 15*    | »                             | »                 | »      |  |
| De Termonde à Ath. . . . .  | 14 <sup>2</sup>          | 41                | 55*    | »                             | »                 | »      |  |
| De Tournay à Jurbise. . . . .   | 48                       | »                 | 48*    | »                             | »                 | »      |  |
| De Denderleuw à Bruxelles. . . . .  | »                        | 25                | 25*    | »                             | »                 | »      |  |
| <i>Ligne du Sud-Ouest.</i>  |                          |                   |        |                               |                   |        |  |
| De Bruxelles à Tubise, Mons, Quiévrain. . .   | 81                       | »                 | 81     | »                             | »                 | »      | 268 400  |
| <i>Entre la ligne du Sud-Ouest et celle du Sud-Est.</i>   |                          |                   |        |                               |                   |        |  |
| De Mons à Hautmont près Maubeuge (partie sur le territoire belge). . . . .  | »                        | »                 | »      | »                             | 15                | 15     |  |
| De Mons à Manage. . . . .   | »                        | »                 | »      | 25                            | »                 | 25     |  |
| Embranchement sur l'Olive. . . . .  | »                        | »                 | »      | 5                             | »                 | 5      |  |
| De Manage à Erquelines. . . . .   | »                        | »                 | »      | »                             | 25                | 25     |  |

1. Fin 1854.
2. Termonde à Alost.
3. De Bruxelles à Hulpe.

Le signe (\*) indique les lignes exploitées par l'Etat mais construites pour son compte par des Compagnies qui entrent en partage dans les recettes.

A. Non compris le matériel roulant, les accessoires de la voie, le mobilier des gares et stations et les frais généraux.

Nous ne donnons que le prix d'établissement des chemins construits par l'Etat; il nous a été impossible d'obtenir ces renseignements pour ceux exécutés par les Compagnies.

(SUITE.)

| NOMS<br>DES LIGNES.   | CHEMINS<br>DE<br>L'ÉTAT |                   |        | CHEMINS<br>DES<br>COMPAGNIES |                   |        | PRIX TOTAL<br>de<br>premier<br>établissement<br>par<br>kilomètre<br>A. |
|---|-------------------------|-------------------|--------|------------------------------|-------------------|--------|--|
|   | exploités.              | non<br>exploités. | Total. | exploités.                   | non<br>exploités. | Total. |  |
| <i>Entre la ligne du Sud-Ouest et celle du Sud-Est.</i>   |                         |                   |        |                              |                   |        |  |
| De Braine-le-Comte à Charleroy et Namur. . . . .  | 79                      | »                 | 79     | »                            | »                 | »      | 226 200  |
| De Manage à Court St-Etienne. . . . .   | »                       | »                 | »      | 15 <sup>1</sup>              | 20                | 35     |  |
| De Louvain à Charleroy . . . . .  | »                       | »                 | »      | »                            | 65                | 65     |  |
| De Charleroy à Erquelines (C <sup>ie</sup> du Nord de<br>France). . . . .   | »                       | »                 | »      | 30                           | »                 | 30     |  |
| Chemins d'en-<br>tre Sambre<br>et Meuse. { De Charleroy à Vireux. . . . .   | »                       | »                 | »      | 55                           | »                 | 55     |  |
| { Embranchement de Berzée à Lanefte. . . . .  | »                       | »                 | »      | 7                            | »                 | 7      |  |
| { De Walcourt à Morialmé. . . . .   | »                       | »                 | »      | 12                           | »                 | 12     |  |
| { D'Yve à Florence. . . . .   | »                       | »                 | »      | 10                           | »                 | 10     |  |
| { De Philippeville (embranchement). . . . .   | »                       | »                 | »      | 5                            | »                 | 5      |  |
| { De Couvin (embranchement). . . . .  | »                       | »                 | »      | 5                            | »                 | 5      |  |
| De Châtelineau à Morialmé. . . . .  | »                       | »                 | »      | »                            | 17                | 17     |  |
| <i>Ligne du Sud-Est.</i>  |                         |                   |        |                              |                   |        |  |
| Chemin du Luxembourg, de Bruxelles à<br>Luxembourg par Namur (partie sur le ter-<br>ritoire belge) C <sup>ie</sup> anglaise du Great Luxem-<br>bourg. . . . . | »                       | »                 | »      | 15 <sup>2</sup>              | 178               | 193    |  |
| <i>Entre la ligne du Sud-Est et celle de l'Est.</i>   |                         |                   |        |                              |                   |        |  |
| De Namur à Liège (C <sup>ie</sup> du Nord de France). . . . .   | »                       | »                 | »      | 73                           | »                 | 73     |  |
| De Pepinster à Spa. . . . .   | »                       | »                 | »      | 13                           | »                 | 13     |  |
| <i>Ligne de l'Est.</i>  |                         |                   |        |                              |                   |        |  |
| De Malines à Louvain, Tirlemont, Liège et<br>la frontière de Prusse. . . . .  | 135                     | »                 | 135    | »                            | »                 | »      | 361 930  |
| <i>Entre la ligne de l'Est et celle du Nord.</i>  |                         |                   |        |                              |                   |        |  |
| Chemin { De Landen à Saint-Trond et Has-<br>du selt. . . . .  | 11                      | »                 | 11     | »                            | »                 | »      | 121 630  |
| Limbourg { De Saint-Trond à Hasselt. . . . .  | 17                      | »                 | 17*    | »                            | »                 | »      |  |
| De Contich à Turnhout par Lierre et Heren-<br>thal . . . . .  | »                       | 45                | 45*    | »                            | »                 | »      |  |
| Totaux. . . . .   | 639                     | 141               | 780    | 480                          | 340               | 820    |  |
| 1600 kilom.<br>approximativement.   |                         |                   |        |                              |                   |        |  |
| 1. De Manage à Nivelles.  |                         |                   |        |                              |                   |        |  |
| 2. De Bruxelles à la Hulpe.   |                         |                   |        |                              |                   |        |  |
| A. Non compris le matériel roulant, les accessoires de la voie, le mobilier des gares et stations et les frais généraux.                                      |                         |                   |        |                              |                   |        |  |

# CHEMINS AMÉRICAINS <sup>1</sup>

| NUMÉROS D'ORDRE. | NOMS<br>DES ÉTATS.         | NOMBRE<br>des<br>LIGNES. | LONGUEUR<br>des<br>CHEMINS EXPLOITÉS | PRIX TOTAL<br>de<br>premier éta-<br>blissement<br>par<br>kilomètre. |
|------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
|                  |                            |                          | kilom.                               | fr.   |
| 1.               | Maine. . . . .             | 11                       | 678                                  | 100 805   |
| 2.               | New-Hampshire. . . . .     | 16                       | 820                                  | 106 510   |
| 3.               | Vermont. . . . .           | 7                        | 656                                  | 114 140   |
| 4.               | Massachusetts. . . . .     | 43                       | 2053                                 | 146 250   |
| 5.               | Rhode-Island. . . . .      | 1                        | 80                                   | 176 445   |
| 6.               | Connecticut. . . . .       | 15                       | 1071                                 | 105 161   |
| 7.               | New-York. . . . .          | 31                       | 3779                                 | 134 837   |
| 8.               | New-Jersey. . . . .        | 11                       | 699                                  | 98 397  |
| 9.               | Pennsylvania. . . . .      | 64                       | 2343                                 | 134 815   |
| 10.              | Delaware. . . . .          | 2                        | 26                                   | 124 615   |
| 11.              | Maryland. . . . .          | 3                        | 956                                  | 147 003   |
| 12.              | Virginia. . . . .          | 21                       | 1077                                 | 63 777  |
| 13.              | North-Carolina. . . . .    | 4                        | 575                                  | 65 241  |
| 14.              | South-Carolina. . . . .    | 9                        | 1058                                 | 67 816  |
| 15.              | Georgia. . . . .           | 15                       | 1415                                 | 65 200  |
| 16.              | Alabama. . . . .           | 6                        | 354                                  | 55 464  |
| 17.              | Mississippi. . . . .       | 4                        | 248                                  | 66 847  |
| 18.              | Louisiana. . . . .         | 8                        | 273                                  | 32 598  |
| 19.              | Texas. . . . .             | 1                        | »                                    | »   |
| 20.              | Tennessee. . . . .         | 9                        | 601                                  | 70 083  |
| 21.              | Kentucky. . . . .          | 9                        | 373                                  | 71 951  |
| 22.              | Ohio. . . . .              | 46                       | 4175                                 | 65 673  |
| 23.              | Indiana. . . . .           | 19                       | 1803                                 | 67 088  |
| 24.              | Illinois. . . . .          | 26                       | 2020                                 | 79 077  |
| 25.              | Michigan. . . . .          | 3                        | 912                                  | 98 638  |
| 26.              | Wisconsin. . . . .         | 4                        | 285                                  | 72 000  |
| 27.              | Iowa. . . . .              | 2                        | »                                    | »   |
| 28.              | Florida. . . . .           | 2                        | 87                                   | 15 574  |
| 29.              | Missouri. . . . .          | 6                        | 96                                   | 56 250  |
|                  | Totaux et moyenne. . . . . | 398                      | 28513                                | 96 520  |

Si on compare les chiffres du tableau des chemins français (page 274) à ceux de l'enquête, on trouve, sur la plupart des che-

<sup>1</sup> Exercice 1855. D'après le *Boston American Railway Journal*.

mins, des différences insignifiantes ne dépassant pas 6 à 7 pour 100.

Il n'y a de différence notable que pour le chemin d'Orléans, Strasbourg, Frouard à Metz, Paris à Lyon.

Pour le chemin d'Orléans, le chiffre de l'enquête est de 368,000 fr., le nôtre de 444,000 fr. Nous maintenons le nôtre, parce qu'il renferme les dépenses faites au moment de la fusion (30 juin 1852). Le chiffre de l'enquête correspond probablement à une époque antérieure.

Pour le chemin de Strasbourg, notre chiffre est de 457,000 fr., celui de l'État 594,000 fr. La différence tient à ce que, au moment où le chiffre de l'enquête a été arrêté, une partie notable de la dépense à faire n'était pas encore connue et ne pouvait être évaluée que par approximation.

Pour le chemin de Frouard à Metz, la différence est considérable. Le chiffre de l'enquête est de 278,000 fr.; le nôtre 352,000 fr. Ce dernier, extrait des livres de la Compagnie, doit être considéré comme parfaitement exact.

Pour le chemin de Paris à Lyon, nous avons indiqué pour la dépense moyenne par kilomètre 558,000 fr., l'État 518,000; mais notre chiffre correspond à une époque plus récente et comprend toute la dépense pour le chemin de Paris à Lyon, tandis que celui de l'État ne comprend que la dépense de Paris à Châlon.

Si l'on prend la moyenne des prix de construction dans différents pays, on remarque qu'elle est fort différente.

En Angleterre, la moyenne était, d'après une enquête faite par le parlement à la fin de 1850, de 570,000 fr. par kilomètre, la longueur exploitée n'étant alors que de 10,656 kilomètres. En 1854, la longueur exploitée étant de 11,425 kilomètres, la moyenne<sup>1</sup> était descendue à 530,000 fr.<sup>2</sup>. Et, si l'on ne dépasse pas les devis, ce qui est peu probable, elle se réduira à 450,000 fr. quand tous les chemins projetés seront établis.

<sup>1</sup> D'après le journal d'*Herapath*.

<sup>2</sup> Cette longueur n'est pas la même que celle indiquée dans nos tableaux d'après les documents officiels, puisque cette dernière est de 12,562 kilomètres. Cette différence tient à ce que le journal d'*Herapath* ne fait mention que des chemins dont les actions sont cotées à la Bourse de Londres.

En France, à la fin de 1853, la longueur exploitée étant de 4,000 kilomètres, la moyenne des frais de construction était de 390,000 fr.

En Belgique, d'après les comptes rendus de l'administration belge, à la fin de 1852, pour une longueur de chemins égale à 625 kilomètres, la moyenne de la dépense des chemins construits par l'État était de 270,000 fr. Outre ces 625 kilomètres, 279 l'avaient été par des compagnies.

A la fin de 1852, la longueur des chemins construits en Allemagne, y compris les États lombardo-vénitiens, était, d'après le tableau de M. Hauchecorne, de 8,275 kilomètres, dont 6,651 kilomètres à une voie, et 1,624 kilomètres à deux voies, et la moyenne de la dépense faite par kilomètre de 201,000 fr.

Aux États-Unis, en 1853, d'après le *Boston American Railway Times*, la longueur des chemins exploités étant de 28,513 kilomètres, et ces chemins étant tous à une seule voie, la dépense moyenne par kilomètre n'était que de 96,500 fr.

On s'explique aisément les énormes différences des prix de construction dans différents pays et dans un même pays, en les décomposant dans leurs éléments. En voici le détail :

tant la dépense pour le chemin de Paris à Lyon, tandis que celui de l'État ne comprend que la dépense de Paris à Châlon.

Si l'on prend la moyenne des prix de construction dans différents pays, on remarque qu'elle est fort différente.

En Angleterre, la moyenne était, d'après une enquête faite par le parlement à la fin de 1850, de 570,000 fr. par kilomètre, la longueur exploitée n'étant alors que de 10,076 kilomètres. En 1854, la longueur exploitée étant de 11,425 kilomètres, la moyenne était descendue à 570,000 fr. <sup>1</sup> Si l'on ne dépasse pas les devis, ce qui est peu probable, elle se réduira à 250,000 fr. pendant tout les chemins projetés seront établis.

1 D'après le journal *l'Économiste*.

2 Cette longueur n'est pas la même que celle indiquée dans nos tableaux d'après les documents officiels, puisque cette dernière est de 12,382 kilomètres. Cette différence tient à ce que le journal *l'Économiste* ne fait mention que des chemins dont les sections sont cotées à la Bourse de Londres.