

B.

Histoire et Description

des voies de communication aux états-unis et des travaux d'art qui en dépendent; par Michel Chevalier.

Tome premier.

Paris, MDCCCXL.

Page 337. Il fut question, dès 1834, de faire disparaître les inconvénients, les dangers réels ou supposés, la perte de temps et la dépense qu'entraînaient les deux plans inclinés terminant le chemin de fer sur la Susquehannah et sur le Schuylkill. — L'opinion publique fut saisie alors, en Pensylvanie, contre les plans inclinés, d'une antipathie sur laquelle nous aurons à revenir. Quelques accidents avaient répandu l'effroi parmi les populations; ils avaient cependant été fort peu nombreux, et la clameur publique en avait exagéré la gravité. Cette impopularité des plans inclinés en Pensylvanie provenait aussi de ce que, *faute d'employés bien exercés et de bons mécanismes*, ils avaient imposé au commerce et aux voyageurs des délais dont le génie du peuple américain s'accommode fort mal. Quelle qu'en soit la cause, il y eut à cette époque, dans toute la Pensylvanie, un tolle contre les plans inclinés. De toutes parts on demanda qu'on leur substituât des rampes accessibles aux machines locomotives, sans se rendre compte de la faible puissance de traction de ces machines toutes les fois, que la pente dépasse une limite fort peu élevée, celle d'un centième, par exemple. La législature céda au torrent, non-seulement parce que c'est une conséquence inévitable d'une organisation complètement démocratique, mais aussi parce que les dépenses courantes des plans inclinés, tels qu'ils étaient établis sur les lignes appartenant à l'État, montaient à une somme relativement assez forte ¹⁾.

Page 341. A la fin de 1837, les trains de voyageurs avaient une vitesse de déplacement de 20 à 25 kilom. La durée totale du trajet, y compris les temps d'arrêt et le passage des plans inclinés, était pour les voyageurs de six heures et demie, ce qui représente une vitesse effective de 20 kilom. à l'heure.

Page 416. Ce qui se passe maintenant à Londres au sujet du chemin de fer de Blackwall, qui est destiné à relier le centre de la ville aux docks, et pour lequel les ingénieurs les plus célèbres de l'Angleterre recommandent l'emploi de machines fixes, de préférence à des machines locomotives, tend à démontrer que, quand la circulation doit être extrêmement considérable, lors même qu'il faut une grande rapidité, qu'il s'agit de transporter des voyageurs, et que la différence de niveau à racheter est assez faible et assez également répartie pour que la machine locomotive puisse utiliser toute sa puissance, celle-ci perd la supériorité qu'on est communément porté à lui attribuer. Il est vrai que dans ce cas les ma-

1) In der erwähnten *faute d'employés bien exercés*, et de bons mécanismes soll wohl auch hiezu der Hauptgrund liegen.