

QUELQUES MOTS

SUR LE

COUT DE LA CONSTRUCTION

DES CHEMINS DE FER.

2



ST-PÉTERSBOURG.

IMPRIMERIE DU JOURNAL DE ST-PÉTERSBOURG.

Rue de la Poste, 8, maison Moller.

Permis par la censure.

St-Pétersbourg, le 13 février 1863

Par suite de la conviction générale que le développement des chemins de fer en Russie est d'une nécessité absolue, on se livre aujourd'hui dans le public à diverses discussions tant sur la direction la plus avantageuse à donner à ces lignes que sur leur prix de revient comparé.

Ce genre d'entreprises ne fait que d'être inauguré en Russie. Le public sent bien que ce sont des voies très-chères, que chaque verste coûte des dizaines de mille roubles ; mais de quels éléments ce prix élevé se compose-t-il ? quels sont les causes qui peuvent le modifier, et jusqu'à quel degré peut-il être modifié ? Est-il vrai, comme on le prétend, que le prix d'une verste de chemins de fer doive être à peu près égal partout, quelle que soit la contrée traversée ? Ce sont là autant de questions dont notre public ne se rend pas un compte exact, et dès lors il n'y a pas lieu de s'étonner si le premier venu vient lui imposer à cet égard les idées qu'il veut.

En l'absence de données qui seules pourraient servir de bases pour juger du coût relatif des chemins de fer, il est facile de comprendre que les opinions du public sur ce point soient de nature très-diverse, et qu'il se trouve des personnes sérieusement convaincues que l'on peut construire des chemins de fer à des prix fabuleusement bas, quels que soit la topographie de la contrée, le tracé et la nature du chemin, pourvu que ce ne soit pas avec leur argent. Cependant, le prix de revient des différents chemins de fer — surtout celui de leurs différents éléments constitutifs — est sujet à des variations sensibles. Il est bien regrettable que nous ne possédions pas encore de renseignements positifs sur le coût de