

HISTOIRE
ET
DESCRIPTION
DES VOIES DE COMMUNICATION
AUX ÉTATS - UNIS.

TOME II.

A

Ouvrages de M. Michel Chevalier.

LETTRES SUR L'AMÉRIQUE DU NORD,

4^e édition.

2 volumes in-8° ornés d'une carte des États-Unis d'Amérique.

DES INTÉRÊTS MATÉRIELS EN FRANCE.

TRAVAUX PUBLICS. — ROUTES. — CANAUX. — CHEMINS DE FER.

3^e édition.

1 volume in-8° orné d'une carte des travaux publics de la France.

Le même ouvrage, 6^e édition.

1 volume in 18, papier jésus vélin.

PARIS. — IMPRIMERIE DE FAIN ET THUNOT, IMPRIMEURS DE L'UNIVERSITÉ ROYALE DE FRANCE.
Rue Racine, 28, près de l'Odéon.

A

HISTOIRE
ET
DESCRIPTION
DES
VOIES DE COMMUNICATION
AUX ÉTATS-UNIS

ET DES TRAVAUX D'ART QUI EN DÉPENDENT :

PAR MICHEL CHEVALIER.

TOME DEUXIÈME.



PARIS.
LIBRAIRIE DE CHARLES GOSSELIN,
9, RUE SAINT-GERMAIN-DES-PRÉS.

M. DCCC. XLI.

SUITE DE LA SECONDE PARTIE.



SECTION III.

COMMUNICATIONS ENTRE LA BAIE DE CHESAPEAKE ET L'OHIO.



CHAPITRE I.

Chemin de fer de Baltimore à l'Ohio.

PREMIÈRE PARTIE. — *Chemin de fer de Baltimore à Harper's Ferry.* — Entreprise simultanée du chemin de fer de Baltimore à l'Ohio et du canal de la Chesapeake à l'Ohio. — Espérances provoquées par le projet de chemin de fer. — Tracé de la partie orientale jusqu'à Harper's Ferry; embranchement de Frederick. — Deux voies; largeur de la voie; pentes; plans inclinés; suppression de ces plans. — Courbes; rayons très-petits. — Moyens employés pour remédier aux inconvénients des courbes à petit rayon; exhaussement du rail extérieur; forme conique des jantes; jeu donné aux roues; fil de fer introduit dans l'intérieur de la jante en fonte. — Vitesse usitée. — L'élévation de la dépense aux approches de Baltimore doit être attribuée en partie aux exigences de la ville. — Système de superstructure; dépense d'entretien de la voie proprement dite; on s'est décidé en dernier lieu à une superstructure plus permanente. — Dépense des ouvrages d'art. — Frais d'établissement. — Voies dans l'intérieur de la ville. — Terrassements et maçonnerie. — Capital. — État du chemin à la fin de 1840.

Exploitation du chemin de fer de Baltimore à Harper's Ferry. — Matériel à diverses époques. — Locomotives; chaudières verticales. — Emploi de l'antracite. — Détails sur la puissance des locomotives de la compagnie. — Voitures à huit roues.

Tarif; modifications qu'il a subies; il reste insuffisant encore. — Tableau des recettes et du tonnage, année par année. — Détail du tonnage dans la direction de l'Ouest à l'Est. — Tableau des dépenses d'exploitation, année par année. — Tableau de la balance annuelle des recettes et des dépenses. — Dividendes. — Frais de traction en 1834.

DEUXIÈME PARTIE. — *Chemin de fer de Harper's Ferry à l'Ohio.* — Démêlés de la compagnie avec celle du canal de la Chesapeake à l'Ohio; transaction de 1833; le prolongement du chemin au delà de Harper's Ferry jusqu'à Cumberland devait être ajourné. — Loi de 1836 de l'État de Maryland en faveur des travaux publics. — Souscription de 16,000,000 fr. sous la condition que le chemin serait prolongé sans délai; autres clauses insérées dans la loi; souscription de la ville de Baltimore, de la ville de Wheeling. — Études au delà de Harper's Ferry et plus particulièrement au delà de Cumberland. — Résultats généraux de ces études. — Intervention de l'État de Virginie. — Commencement des travaux en 1839, entre Harper's Ferry et Cumberland. — Situation des travaux à la fin de 1840. — Ressources acquises à la compagnie. — Souscription éventuelle imposée à la Banque des États-Unis.

Chemin de fer de Baltimore à l'Ohio.

Lorsque l'État de New-York eut montré par son exemple qu'il était possible de rattacher les lacs ou les fleuves de l'Ouest aux baies dont est parsemé le littoral de l'Atlantique, par des voies de communication perfectionnées, toutes les grandes villes situées à la limite de la navigation maritime le long de la ligne des cataractes (1), se sentirent animées d'une passion extraordinaire pour les entreprises de travaux publics. Les négociants de Baltimore, que leur audace commerciale, pendant les guerres de Napoléon contre l'Angleterre, avait rendus célèbres, et qui s'étaient enrichis alors, et à côté d'eux les habitants de Washington qui s'appuyaient sur le gouvernement fédéral, partagèrent l'enthousiasme universel. Ils s'arrêtèrent, ceux-ci à un canal, ceux-là à un chemin de fer, destinés l'un et l'autre à remonter la vallée du Potomac, et à passer, à travers la chaîne entière des Alleghanys, dans la vallée de l'Ohio. Les deux ouvrages furent commencés le même jour, le 4 juillet 1828, onze ans après que le premier coup de pioche avait été donné au canal Érié.

Les citoyens de Baltimore, qui, d'abord, avaient songé à un canal direct entre leur ville et l'Ohio, et qui en avaient reconnu toutes les difficultés, sous le rapport financier et sous celui de l'exécution matérielle, déployèrent beaucoup d'ardeur et de zèle pour le chemin de fer projeté. En février 1827, dans une assemblée publique convoquée à cet effet, on nomma un comité composé des plus notables habitants, avec mission de rédiger un rapport sur le chemin de fer. Ce rapport, qui servit de base à l'acte d'autorisation accordé la même année par la législature, était conçu dans les termes les plus approbatifs. Il y était dit qu'un canal de Baltimore à l'Ohio coûterait 117,300,000 fr., et aurait 627 kilomètres de long, tandis que pour le chemin de fer, qui ne devait avoir, assurait-on, que 400 kilomètres, il suffirait de 26,666,667 fr. Les membres du comité annonçaient que, par le chemin de fer, les frais de transport entre Baltimore et l'Ohio seraient moindres d'un tiers. Avec le chemin de fer, les habitants de Baltimore voyaient leur cité supplanter toutes les autres métropoles du littoral. Après que l'entreprise eut été autorisée par la législature du Maryland, des souscriptions réunies pour une valeur totale de 21,333,333 fr., prouvèrent que leur conviction était profonde. Malheureusement de nombreux mécomptes ne tardèrent pas à dissiper les illusions dont ils s'étaient bercés, sans cependant abattre leur courage.

Le chemin de fer de Baltimore à l'Ohio, a son point de départ proprement dit au coin de Pratt-Street et de la route de Washington, en dehors de la portion bâtie de la ville. C'est là que sont situés le dépôt et les ateliers; c'est là que les machines locomotives s'arrêtent. Cependant le chemin de fer pénètre dans la ville même, et s'étend au niveau du pavé, le long de Pratt-Street, jusqu'au port appelé *City Dock*, à 3,000 mètres du dépôt, en passant à côté de l'autre port désigné sous le nom du Bassin (*Basin*), et

(1) Voir tome I, pages 24 et suivantes.