

LA VIE  
DES  
STEPHENSON



Frontispice.

GEORGE STEPHENSON

54  
450.

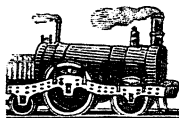
LA VIE  
DES  
**STEPHENSON**

COMPRENANT  
L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER  
ET DE LA LOCOMOTIVE

PAR  
**SAMUEL SMILES**

OUVRAGE TRADUIT DE L'ANGLAIS  
PAR  
**F. LANDOLPHE**

Produire, c'est mouvoir.  
J. S. MILL.



PARIS

HENRI PLON, IMPRIMEUR-ÉDITEUR

10, RUE GARANCIÈRE

1868



## PRÉFACE.

---

Ce livre est la traduction d'un ouvrage qui a eu mainte édition en Angleterre et en Amérique, et qui, nous l'espérons, ne sera pas moins bien accueilli par le lecteur français sous la nouvelle forme que nous lui donnons.

L'influence des chemins de fer sur la société et la civilisation est déjà si grande aujourd'hui, que la vie des hommes qui ont surtout contribué à les établir et à développer la puissance de la locomotive ne saurait manquer d'exciter l'intérêt général, sinon permanent, des lecteurs de tous les pays.

Parmi ces hommes, George Stephenson est l'un des plus éminents et des plus remarquables; car c'est à son génie comme mécanicien, c'est à son grand bon sens et à son indomptable persévérance, que le monde est surtout redevable du système des chemins de fer à locomotives.

Bien que George Stephenson soit l'objet principal de cette biographie, son fils Robert (qui a fourni à l'auteur la plupart des documents relatifs à la vie de son père et à l'histoire des premiers chemins de fer) forme aussi une partie essentielle de l'ouvrage. Père et fils furent si intimement associés au début de leurs carrières respectives, qu'il est difficile, sinon impossible, de raconter l'une sans raconter l'autre. Au fait, la vie et les travaux du fils ne sont que le complément de la vie et des travaux du père.

L'extension des chemins de fer dans tous les pays civilisés a été, en grande partie, l'œuvre des vingt der-

nières années; et pendant les dix années qui viennent de s'écouler, la longueur des chemins de fer en activité en Europe a été plus que triplée. Malgré l'opinion exprimée par M. Thiers en 1834, à la Chambre des députés, « que cette invention était sans avenir dans notre pays, et que si la France construisait cinq lieues de chemin de fer par an, ce serait beaucoup, » la France s'est montrée aussi entreprenante et aussi active que toute autre contrée dans la construction des chemins de fer. Ainsi, selon l'*Annuaire officiel des chemins de fer* de 1867, la longueur des lignes ouvertes au trafic en France, en 1836, n'était que de 157 kilomètres; dix années plus tard, en 1846, elle était de 1,348 kilomètres; dix années plus tard encore, en 1856, elle était de 5,153 kilomètres, et, le 31 décembre 1866, elle s'était étendue à 14,506 kilomètres. A la même époque, la longueur des chemins de fer ouverts au trafic dans le reste de l'Europe était de 52,414 kilomètres.

Maintenant, quel sera le résultat définitif des chemins de fer sur la civilisation? C'est là une question que résoudra l'avenir. Cependant on peut dire, dès ce moment, que leur influence a été presque aussi puissante dans les opérations de guerre que dans les arts qui appartiennent à la paix. Il est donc permis d'espérer qu'en abrégéant les distances, en rapprochant les nations les unes des autres, en les mettant à même d'échanger plus librement les produits de l'industrie aussi bien que ceux de la pensée, les chemins de fer finiront par détruire les antipathies et par unir de plus en plus étroitement la grande famille humaine.