

s'étonne de voir figurer le président du conseil d'État d'un canton suisse, celui de Genève, a obtenu la concession d'un chemin établi en Savoie, le long des bords méridionaux du lac, chemin qui enlèvera aux chemins suisses de la rive septentrionale une partie du trafic de la France vers l'Italie.

Les projets du chemin de Turin à Gênes ont été rédigés, et le chemin a été construit en grande partie sous la direction de M. Maus, le célèbre ingénieur belge qui a établi le grand plan incliné de Liège. Les hommes qui, outre cet ingénieur, ont pris la plus grande part à l'établissement du réseau piémontais, sont M. de Ravel, ministre des travaux publics, auteur du projet de loi pour l'exécution du chemin de Turin à Gênes; M. l'ingénieur Paleocapa, ministre actuel; MM. les ingénieurs Grandis, Ronconi, Negretti, etc.; Pickering et Henfrey; MM. Laffitte, Bixio, et l'entrepreneur Brassey.

Suède et Norvège. — Il n'existait, à la fin de 1854, d'après l'*Annuaire des chemins de fer* de Chaux, que 120 kilomètres exploités en Suède et 67 en Norvège. De nombreux tronçons ont été livrés au public depuis cette époque; nous n'avons pu nous fournir aucuns renseignements précis sur leurs longueurs.

Parmi les chemins exploités, le plus important est celui de Christiania au lac Mjosen, qui se trouve en entier sur le territoire norvégien. Il met un cinquième de la propriété et un quart de la population en communication avec la capitale. La longueur totale de la voie est de 67^k,2; le lac Mjosen est sillonné par des bateaux à vapeur jusqu'à 107 kilomètres de Christiania et établit ainsi une communication rapide entre les populations nombreuses, les districts les plus favorisés par la nature, par l'industrie et le littoral de la mer du Nord, avec laquelle les rapports commerciaux étaient jusque-là difficiles et par conséquent onéreux. Cette région comprend, en effet, une des parties les plus accidentées de la Norvège; au premier aperçu, le chemin de fer semblait impraticable, et il a fallu toute l'habileté et toute la hardiesse du célèbre ingénieur anglais Brassey, qui a dirigé les travaux, pour vaincre des difficultés si nombreuses.

Le chemin de fer dont il est question aura coûté 11,250,000 fr. à construire. Un réseau tout entier est aujourd'hui projeté.

Une ligne de 500 kilomètres se dirigerait, de l'est à l'ouest, entre

Stockholm et Gothenbourg ; elle relierait entre elles ces deux villes importantes, et, par conséquent, la mer du Nord et la Baltique. De cette ligne partirait un embranchement qui remonterait vers le nord-ouest, passerait par Christiania et Carlstadt, pour rejoindre la ligne de Norvège, en construction ; cette dernière va de Christiania à la frontière suédoise, près du fort de Konisgvinger ; sur le territoire suédois, cet embranchement aurait une longueur de 260 kilomètres environ. Une troisième ligne, de 280 kilomètres, partirait de Iankoping, et se prolongerait jusqu'à Malmo, sur la côte de la province de Scanie, en face de Copenhague. Entre Malmo et la capitale du Danemark, un service régulier de bateaux à vapeur fonctionne depuis plusieurs années ; la traversée est d'une heure et demie. Enfin, pour compléter cette partie du réseau, une ligne de jonction de 60 kilomètres unirait la ligne du Nord au Midi à celle de l'Est à l'Ouest, de Iankoping à Falcoping.

Pour les portions situées au nord de la capitale, on construirait une ligne de 180 kilomètres, entre Stockholm, Upsal et Gefle ; enfin, une voie ferrée de 100 kilomètres, actuellement en construction, et qui sera terminée l'année prochaine, ira de Gefle à Falcon, en Dalécarlie. L'auteur du projet de ce réseau est le célèbre ingénieur suédois, capitaine Erickson, qui a construit une partie du canal de Gothie (écluses de Frohhatta), du grand canal de Saima, dans la Finlande orientale, et des magnifiques écluses de Stockholm. L'étendue du réseau complet sera d'environ 1,500 kilomètres.

Danemark. — Le chemin le plus important de ce pays est celui de Copenhague à Korsoer, sur le grand Belt, long de 158 kilomètres, qui traverse l'île de Seeland dans sa plus grande largeur. D'autres chemins ont été établis ou sont en voie de construction dans des propriétés allemandes du Danemark. Ils forment un réseau dont le gouvernement presse l'achèvement.

Parmi ces chemins, le premier établi est celui d'Altona à Kiel, long de 104 kilomètres. Un autre chemin, celui de Flensbourg à Tonningen, réunit les deux mers.

Suisse. — La Suisse, à première vue, semble de tous les pays le moins propre à la construction des chemins de fer. Ses hautes montagnes, son organisation politique même, semblent de graves