

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 Falcping.

Pour les portions situées au nord de la capitale, on construirait une ligne de 480 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 Stockolm. 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