

ler, de Zurich ; Laurent, de Chavornay, et Ziegler, de Vintherthur.

Si nous étudions la carte des chemins de fer suisses, nous remarquons qu'une grande artère s'étendra du sud au nord de la Suisse, entre Genève et Bâle, et que cette artère passera par Lausanne, Fribourg et Berne ; qu'une autre ligne traversera la Suisse de l'ouest à l'est, partant encore de Genève et aboutissant au pied du Simplon, après avoir desservi Lausanne, Vevey, Villeneuve, Saint-Maurice et Sion ; qu'un chemin de fer, se soudant à Jougne au chemin français de Paris à Jougne par Dijon et Dôle, et près de Lausanne au chemin de Genève au Simplon, deviendra la grande voie de communication entre Paris et Milan ; qu'un embranchement de cette même ligne, s'en détachant près de Pontarlier et passant aux Verrières, desservira Neuchâtel et le centre de la Suisse ; que le lac de Constance sera réuni au lac de Genève par la grande voie déjà construite en grande partie de Romaushorn à Berne, et par le chemin de Berne à Lausanne et Genève ; qu'une autre voie ferrée du premier ordre, tracée de Romaushorn à Coire, servira plus tard de lien entre l'est de la Suisse et l'Italie par le Luckmanier ; et qu'enfin les capitales d'un grand nombre de cantons, Berne, Bâle, Lausanne, Genève, Neuchâtel, Fribourg, Zurich, Schaffhouse, Soleure, Saint-Gall, Appenzell, Coire, Lugano et Liestall, sont ou seront desservies prochainement par des voies ferrées.

La grande artère de Genève à Bâle, par Fribourg et Berne, devant être d'un parcours difficile par suite des fortes pentes que nécessite la construction du tronçon de Lausanne à Fribourg, une ligne plus directe sera certainement établie par Lausanne, Yverdon, la rive gauche du lac de Neuchâtel, Neuchâtel, Bienna et Soleure. La concession en est demandée, mais elle n'est pas encore accordée.

Espagne. — Les renseignements les plus récents que nous possédions sur les chemins de fer espagnols datent du 1^{er} novembre 1856. La longueur des chemins de fer exploités alors était de 553 kilomètres $\frac{1}{2}$; celle des chemins concédés, y compris ceux exploités, était de 2,866 kilomètres. Aujourd'hui, en 1857, la longueur des chemins concédés dépasse 3,000 kilomètres.

En 1830, lorsque l'Angleterre commençait à peine l'établissement de ses grandes lignes de chemins de fer, un projet fut rédigé

pour l'établissement d'un *camino de hierro* de Cadix à Puerto Santa Maria. Nous avons eu ce projet entre les mains. Mais il resta inexécuté. Ce n'est qu'en 1840 que fut concédé le chemin de Madrid à Aranjuez, long de 28 kilomètres seulement, aujourd'hui exploité. De 1847 à 1851, deux autres lignes ont été entreprises, celle de Langreo à Gijon et à Oviedo, longue de 49 kilomètres, et celle d'Alar del Rey à Santander, longue de 50 kilomètres. De 1852 à 1855, quelques lignes importantes ont été concédées, telles, par exemple, que celle de Barcelone à Saragosse, longue de 520 kilomètres, faisant partie aujourd'hui du chemin de Madrid à Albacete. En 1848, on commença celle de Barcelone à Mataro, longue de 28 kilomètres; les lignes d'Almansa à Jativa, longue de 71 kilomètres; d'Almansa à Alicante, longue de 97 kilomètres, et de Jativa à Valence, longue de 60 kilomètres, furent concédées en 1851 et 1852; mais l'impulsion qu'a reçue l'industrie des chemins de fer en Espagne ne date réellement que de 1855. Les grandes lignes de Madrid à Saragosse (360 kilomètres), Madrid à Almansa (356 kilomètres), Madrid à la frontière française, par Valladolid et Burgos (621 kilomètres), Séville à Cordoue (150 kilomètres), Jerez à Séville (100 kilomètres), et de Valence à Tarragone (280 kilomètres), ont été toutes concédées en 1855 et 1856.

Les noms de nos grands financiers Rotschild et Pereire, qui ont exercé une si grande influence sur l'établissement des chemins de fer français, se retrouvent encore parmi ceux des fondateurs des lignes principales de la péninsule espagnole. M. Salamanca a également joué un rôle important dans la création des voies ferrées espagnoles. Parmi les ingénieurs nous nommerons M. Pedro Miranda, qui a été ingénieur en chef directeur du chemin d'Aranjuez, MM. Angel, Retortillo, Meliton, et l'ingénieur anglais William Green.

L'Espagne, si riche en minéraux de toute espèce, et à laquelle il ne manque que de bonnes voies de communication pour devenir l'un des pays du monde les plus prospères, retirera incontestablement de l'établissement des chemins de fer les plus grands avantages.

Ile de Cuba. — Cette colonie était déjà riche en chemins de fer,