

chées considérables à travers des masses porphyriques très dures (1).

Ce chemin, le mieux confectionné des trois rail-ways du département de la Loire, est à voie triple et comprend une étendue de 67,192 mètres, dont un peu plus de la moitié dans la plaine du Forez, où il se soude avec l'embranchement de Montrond à Montbrison, rameau de 15,540 mètres et le reste au milieu des terrains accidentés de Buis, de Neulise et de Biesse dont les plans inclinés ont 3, 4 et même près de 5 centimètres par mètre de pente.

Cette voie ne transporte qu'environ cent mille tonnes de houille et 40,000 voyageurs ; mais le mouvement s'accroîtra, lorsqu'il pourra se lier sans lacune avec le canal de Roanne à Digoin : ce sera le point de communication le plus direct du midi avec le nord de la France par les bassins du Rhône, de la Loire et de la Seine.

Le commerce, depuis longtemps prospère, était tombé en souffrance par suite de la crise des Etats-Unis d'Amérique : celle qui se manifesta à Paris ne fut pas seulement le résultat malheureux des événements politiques, mais la conséquence inévitable de la trop grande extension des affaires.

La France venait d'accomplir deux glorieux faits d'armes. Elle avait contribué à affranchir la Grèce du joug ottoman et conquis Alger aux yeux de l'Europe étonnée (2). A peine les chants qui célébraient cette seconde victoire avaient-ils cessé, que l'on entendit gronder le canon qui jadis avait signalé la chute de la Bastille.

Les passions politiques avaient repris leur essor. La mau-

(1) Les renseignements qui précèdent ont été en partie empruntés, pour les houilles et les chemins de fer, aux notices de MM. Gervoy et Smith, insérées dans l'ouvrage intitulé : *Lois européennes et américaines*.

(2) Un enfant adoptif de Saint-Etienne a figuré avec honneur à la première de ces campagnes : c'est le colonel Rhullière, depuis maréchal-de-camp à Anvers et lieutenant-général à Alger.