



ma te si tu e ore a voi zel; e la rave  
e lo bop mu-beava e mu beava  
e a'e, o elaha raton e tel o'i te rave  
e a'e, o elaha raton e tel o'i te rave  
ma te meosi no te horo ras e susan  
ha e ana ra.

## **PARTIE NON OFFICIELLE**

## Arrivée du courrier.

Le courrier mensuel est arrivé hier matin 25 novembre par le brig-goélette du Protectorat Paloma, qui a effectué sa traversée entre San Francisco et Papeete, touchant aux Marquises, en 33 jours.

## BULLETIN TÉLÉGRAPHIQUE

(Dépêches extraites du Courrier de San Francisco.)

FRANCE.

Versailles, 16 septembre. — Par suite du remplacement immédiat de l'amiral de la Roncière le Noury, compromis par une lettre de lui dans un banquet bonapartiste qui s'est tenu à Eureux le 5 septembre, les membres républicains du Comité de permanence ont renoncé à interroger le gouvernement. La séance de Comité qui a été renouvelée aujourd'hui n'a donné lieu à aucun débat irritant.

Paris, 19 septembre. — Vingt-quatre archevêques et évêques ont signé une pétition en faveur de l'emploi de catholiques seulement comme professeurs de l'Université de Paris.

Paris, 21 septembre. — Le gouvernement français a notifié à la Suisse que l'Union postale de Berne est libre dès aujourd'hui d'expédier ses correspondances pour l'Angleterre en passant par le territoire français. Le gouvernement français doit faire, d'ici au 1<sup>er</sup> janvier prochain, la même concession pour les communications avec

l'Amérique.  
Paris, 14 octobre. — Le gouvernement français a envoyé l'ordre au commandant de la frégate *Minerve*, actuellement dans le port de New-York, de faire construire deux goélettes qui seront armées et équipées à la Martinique pour croiser devant Saint-Pierre et Martinique.

## **Exposition universelle de Philadelphie.**

*L'Economiste français* donne les détails suivants sur cette exposition, d'après une correspondance du *Times* de Londres :

« La commission chargée d'organiser l'exposition universelle de Philadelphie vient de s'asseoir, après avoir pris connaissance de la situation financière de l'entreprise et de l'état d'avancement des travaux. Elle ne s'est pas séparée toutefois sans avoir institué un comité exécutif auquel elle a délégué tous ses pouvoirs : ce comité a déjà délibéré sur la question des prix d'entrée à l'exposition : il n'a rien décidé encore ; mais il incline à fixer ce prix à 50 centimes (4<sup>fr</sup>. 65 c.) par entrée individuelle, les abonnements étant pres-

crits.  
Le comité exécutif s'est également occupé du cérémonial de l'admission d'ouverture de l'exposition. Soignant un programme qui lui a été soumis, le président de la République préféreraient être solennellement assisté du général Sherman, comme grand-maréchal, et du général Joseph E. Johnson, comme commandant en chef des troupes confédérées. M. Charles Francis Adams, comme grand-maître des cérémonies ; M. Charles H. Longfellow, prononcerait des discours, tandis que M. Henry Wadsworth Longfellow, Ralph Waldo Emerson, donneraient lecture. Mais il n'y a pas de pièce de théâtre à ce sujet, et il n'y a pas d'arrangement définitif. Ces arrangements ont été discutés, mais non approuvés encore. MM. Emerson et Longfellow étaient citoyens du Massachusetts, les Pennsylvanians ne laissent pas de trouver qu'on ferait aussi une sorte trop élevée cet Etat, alors que la Pennsylvania elle-même paraît tout à fait oubliée. Il est cependant essentiel que qu'ils n'assistent pas aux cérémonies tant qu'ils croiront évidenter les possibilités de révolte dans les Etats du Sud, mais n'ici à l'ouverture de la grande sécession nationale, dont la date sera fixée par l'initiative et dont ils seront sollicités à appuyer les principaux.

FRS.  
En attendant, les constructions de Fairmount-Park qui sont en présentement comme on le sait, cinq bâtiments distincts, sont évidemment très-rapides, grâce à la belle saline et au grand nombre des ouvriers. La galerie des machines, Machinery Hall, est si avancée qu'elle se trouve tout à l'heure près finie et que ses fonctions ont déjà reçu leurs vitres ; on badigeonne actuellement le bureau de poste et les bureaux des douanes qui en sont les annexes. Le gros œuvre du bâtiment dit de commémoration, Memorial Hall, est fini ; on plane les lambourdes inférieures et la couverture est commencée. Sa face est en granit, et la tour massive qui surmonte l'édifice a été élevée depuis plusieurs mois à la ronde. Au sa-tout, on efface, de la face du Memorial Hall sur un emplacement élevé qui domine le courant.

de la Schuykill, et, du haut de la tour l'onde embrasse les deux rives, avec le panorama de Philadelphie au fond de cette vaste baie.

Cette tour sera elle-même surmontée d'un étage de galeries hautes de 22 pieds, réservé à l'observation, que l'on s'apprête à placer dans un bâtiment industriel, qui sera le plus considérable de tous ceux qui sont édifiés jusqu'à présent.

Les deux autres, destinés à l'agriculture et aux produits horticole, Agricole Hall et Horticultural Hall sont moins avancés. Cependant leurs fondations sont jetées et presque tous les matériaux de construction se trouvent à pied d'œuvre. Des voies ferrées spéciales, que l'on a souhaitées au Pennsylvania Railway, apportent ces matériaux de tous les côtés. Beaucoup de personnes ne ressent d'inquiétude ni quant à l'achèvement de ce grand et magnifique établissement.

Leur devise est : "Wealth from Agriculture". Les associés se fâchent de plus en plus abondamment.

Le comité financier n'a pas encore entièrement résolu

10

## FAITS DIVERS

**Le Pal Mal Gazette** donne une description intéressante de locomotives sans feu « employées à la Nouvelle-Orléans sur un chemin de fer desservant la ville et la banlieue. Ce chemin a une longueur d'environ six milles anglais. Depuis la station centrale jusqu'à l'enclos de la ville proprement dite, la traction est exercée par des mulets que l'on déplace à distance en les tirant par la petite « locomotive sans feu » qui prend le temps de temps qu'il s'enfouit dans la boue pour changer de mulet. Le train alors le passe-forme pour manœuvrer la locomotive. Le wagon s'arrête et se met en marche plus rapidement que s'il était tiré par le mulet. Le chemin de fer (à double voie) est au milieu d'une rue très large, dévoué de quelques centimètres sur le niveau de la route, sorte qu'il ne peut pas être traversé par les voitures acceptant le croisement des chemins de fer. Cependant, dans une ville si grande, l'on peut trouver avec une vitesse considérable. La locomotive simple en un simple cylindre en fer de chaudière, ayant à peine trois pieds de diamètre, et six pieds de longueur, monté sur quatre roues, et en partie rempli d'eau. La machine (double vérinale) est attachée au cylindre du côté du wagon, et à la portée du conducteur. On remplit le cylindre de vapeur, à la pression voulue, qui prend à une chaudière Bix qui se trouve dans la ville, où l'on peut aussi faire cuire le pain. Il n'y a pas de feu, ni pompe, ni danger, et le bœuf est moins que celui des fers d'un cheval frappant le pavé. Les frais de ce moyen de traction sont moindres que si l'on employait des mulets. Je prie d'après ces locomotives est de 1.250 dollars, y compris le bénéfice du constructeur. La direction de ce chemin de fer a été confié au général Beauregard.

— L'expédition commandée par le capitaine Lull, ayant complété ses travaux topographiques au Darien, est revenue à New-York. On dit que le pourcentage d'un canal inter-océanique, par cette route, est maintenant reconnaissable, mais les détails ne se sont pas encore divulgués à la publicité. Le capitaine Lull a été reçu à Paris les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> février, et a apporté avec satisfaction que le tracé de Panama à Aspinwall a été recommandé comme l'un des plus commodes. Le 23 février, un député a présenté à la Chambre des représentants, à Bogota, un projet de loi autorisant le pouvoir exécutif à nommer une commission d'exploration d'ingénieurs colombiens, pour se rendre dans l'intérieur et examiner les routes possibles. Le 1<sup>er</sup> mars, le décret fut signé par le commandant Luis, qui avait été déjà recommandé par l'ingénieur français Garcella, de la baie de Limon, sur l'Atlantique, à celle de Vacas del Monte, sur le Pacifique ; 2<sup>e</sup> celle de la baie du Mundia, sur l'Atlantique, à l'embouchure de la rivière Caupi, sur le Pacifique, et 3<sup>e</sup> les routes du Darien, visées par l'expédition Simons. Les ingénieurs colombiens pensent, comme le capitaine Lull et l'ingénieur Garcella, que l'emplacement de Panama est la plus favorable, le gouvernement colombien fera publier en Europe et aux Etats-Unis les rapports de 888 ingénieurs, et prendra des mesures pour le percement du canal.

Les Anglais ont, chacun le sait, un sixième sens, qui est une boussole des voyages. A ceux qui soutiennent qu'ils connaissent le monde pour leur plaisir, il suffit de répondre par le fait suivant dont on garantit l'authenticité : Une compagnie de Bateaux à vapeur de Liverpool, obligée d'étendre ses ateliers, fit l'achat d'un hectare de terrain qui lui était absolument nécessaire ; la propriétaire, une vieille fille de cinquante ans, consentit à une vente dans les prix ordinaires, cinq ou six mille francs ; seulement, au moment de signer, elle fit inscrire cette clause que, sa vie durant, elle ne devait pas faire le droit de voyager gratuitement sans les bateaux de la compagnie, en première classe, avec deux guides et deux domestiques. On connaît sans peine ; le lendemain matin, elle vendit ces meubles, sous-les-seuls ses vêtements, et se remit à bord d'un bateau en parance, sans s'inquiéter du but de voyage. Depuis elle n'a pas cessé de parcourir le monde, passant d'un bateau à l'autre sans séjourner à terre, et traînant toujours après elle une voyageuse quelqueque qu'il étaie destinée par les annonces de journaux, qu'elle prend au rabais et qui consent à passer pour sa gouvernante. Il y a vingt ans que cela dure, et on comprend pourquoi qu'elle ait dû empocher plus de cinquante mille francs. La compagnie lui a offert un dédit de quarante mille francs ; elle a refusé.

— On parle en ce moment en Angleterre de creuser un canal de 510 milles de l'embouchure de la Belta, vis-à-vis des îles Canaries, jusqu'au coude septentrional du Niger, à Tombouctou, ouvrant ainsi le continent africain au monde entier. Aucun obstacle naturel ne semble devoir s'opposer à l'aboutissement du canal. La configuration des terres offre une facilité étonnante à l'exécution du projet. A 630 mètres de distance, on a constaté une vaste dépression de terrain, dont le fond est à environ 350 pieds au-dessous du niveau de l'Atlantique. Cette immense cavité est séparée de la mer par une bande de terrains de 30 milles de largeur, dont 25 sont traversés par la rivière la Belta, de sorte qu'il suffirait de creuser le lit de la rivière pour la canaliser, de couper la bande de terre et de biser les eaux de l'Atlantique, se produisant ainsi un immense bassin desséché, qui, fermé immédiatement, pourrait pénétrer jusqu'au cœur de l'Afrique. L'auteur du projet, M. Donald Mackenzie, propose d'organiser tout d'abord une expédition pour établir une station à l'embouchure de la Belta, puis de faire des excursions dans le pays afin d'étudier la configuration et la nature du terrain.

— Et dans le *Scientific American* : « Une expérience curieuse a été faite récemment au jardin botanique de Ghent. M. Van Huile, le jardinier en chef, entreprit de déterminer la puissance de flottaison des feuilles gigantesques du lys d'eau appelé le *Victoria regia*. Une feuille supporta avec la plus grande facilité un œuf et fut pas immergée sous l'action du poids d'un homme. M. Van Huile plaça alors des briques sur toute la surface de la feuille, et il reconnaît qu'il faisait un poids supérieur à 750 livres pour la faire cou-

— M. André Wolowski a expérimenté un nouveau système ingénieux pour arrêter par les chevaux emportés. Ce système consiste à leur interdire immédiatement la vitesse au moyen d'un petit sac que le conducteur peut baisser à sa volonté. Le cylindre dans lequel est placé le sac mesure 30 centimètres de longueur; il est adapté au front de l'animal et se déploie par un fil que le cocher tient dans son main et avec les guides. M. Wolowski a parcouru

dans une victoire et a foncé de train environ 1,200 mètres de l'avant-  
court Philip-Armstrong et a plus de dix reprises différentes, il a pu  
arrêter l'ennemi. Un petit accident est arrivé alors à l'appareil  
et la capsule fut détruite par le nouveau. Mais il fut immédiate-  
ment remplacée et les expériences reprirent avec un plein succès.

CASPERGE

Signaleons en passant une croyance bizarre qu'on trouve mentionnée chez tous les auteurs antiques qui ont écrit sur le jardinage : c'est que si l'on enfouit des cornes de bœuf râpées, il en naît des asperges. Olivier de Serres a fait justice de cette erreur : « Est remarquable la naturelle amitié de cette plante avec les cornes de la moutonne ou pour s'accroître galement près d'elles, qui a fait croire à aucun des asperges procéder immédiatement de cornes.

C'est vers 1668 que l'asperge commença à être cultivée en France. Dès lors, on la vit figurer sur les tables les plus somptueuses. Louis XIV, qui avait le goût du beau et du bon, en faisait ses délices. C'était le mets de prédilection de Mme de Pompadour qui a donné son nom à une des préparations culinaires de ce légume. Guillaume III, qui était non-seulement roi d'Angleterre mais stathouder de Holandois, radaut de l'asperge. C'est lui qui apprit à Swith l'art de la culture à la manière hollandaise.

L'asperge arracha un jour à l'estomac d'un de ses adeptes un cri qui est resté dans l'histoire : « Je suis venu pour mourir, pas pour être mangé ! » Mais il y a près de dix ans, dans un vieux livre : « Le livre d'Aïn al-Plaq », que l'estomac... « C'était le seul serviteur qui lui fut resté fidèle ; aussi me l'inventai-je pas la besogne. Il était très gourmand et portait surtout le culte de l'asperge jusqu'au fanatisme. Il avait un jour invité à dîner le cardinal Dubois. Le ministre, qui n'avait pas l'habileté de faire une réplique à sa mesure, se permit de faire l'amour à la sauce, tandis que Fontenelle le préférât moitié à l'huile, moitié à la sauce. Tous deux à coup sur vont amener l'amphythorion que Dubois vient de mourir subitement. Fontenelle va crier alors d'une voix qui retentit jusqu'aux cuisines : « Toutes les asperges à l'huile ! »

Les asperges sont plus généralement consommées au printemps que dans l'automne. Les plus estimées à Paris étaient celles qui croissaient spontanément dans les îles de Néris, sur les coteaux de la montagne de la Chartreuse et de la montagne de la Campanie. A la fin du siècle dernier, les asperges de Vendôme étaient très-appréciées des gourmets. De nos jours, on cultive privilégié, pour la production de légume, les environs de Toulouse, où l'on déguste également les asperges de la plaine de la Garonne, tendres et parfumées. Ces filles du printemps ont un gout extrêmement prononcé, que le souvenir d'un bon souper à l'hôtel du Département poussait à la poésie, se trouvent tellement chez elle à Toucy qu'elles y poussent d'elles-mêmes au milieu des prairies, comme les belles couronnes d'Athena poussaient naturellement à Corinth.

L'onguent comme l'éguame comestible, a une constitution privilégiée. Non-seulement c'est un aliment de digestion facile, que les estomacs délicats acceptent avec complaisance, mais elle paraît plus riche en principes nutritifs qu'on ne le croit généralement. Il a déjà longtemps, Simon Seth lui avait assigné une place intermédiaire entre les légumes et les substances animales. C'est à dire entre les végétaux et les animaux.

L'asperge n'est pas seulement une substance alimentaire, mais un médicament. Elle appartient à la fois à l'hygiène et à la thérapie. On lui a attribué des propriétés médicinales remarquables, mais qui, dans l'état actuel de la science, ne doivent être admises qu'avec réserve. Ainsi Ehrard dit avoir observé qu'il provoque le flux bémorhoidal. D'après Bogaert et Van Swaen, elle accélère les secoues de ventre. Heijnen dit qu'elle peut produire

la pierre, tandis que Geoffroy la vante comme un préservatif contre cette maladie. Tabernamontanus la recommande contre le lumbago, Longierus contre la sciatique, Tragus contre le mal des dents. La seule propriété incontestable que possède l'asperge est celle que Broussais lui a reconnue en 1828, d'exercer une action sédatrice sur l'organe central de la circulation.

Terminons par quelques conseils pratiques. L'asperge consommée en quantité modérée comme aliment, est excellente au point de vue hygiénique. Mangée en quantité plus considérable, à titre de médicament, elle peut être très utile aux personnes affectées de maladies de cœur et de palpitations dépendant d'une lésion de ce organe, surtout si la respiration est gênante et les jambes enflées. Elle peut également servir des services comme apéritive dans les engorgements du foie et des autres organes abdominaux.

D' L. Nove

## **La consommation alcoolique**

A Londres, on boit, mal en, bout au, 80,000,000 de litres de bières et de liqueurs fortes, à Manchester 25,000,000, à Glasgow 30,000,000. Après la Grande-Bretagne, c'est l'Allemagne qui se distingue le plus par sa consommation alcoolique.

En France, la progression est effrayante. En 1788, la France buvait annuellement 168,557 hectolitres d'alcool; en 1826, 200,000 hectolitres; en 1840, 1,08,000 hectolitres; en 1850, 750,000 hectolitres. A Paris, le nombre des enclos de boisson, en 1830, était de 140; à l'époque actuelle, il n'en existe pas moins de 60,000 hectolitres d'alcool; et ce chiffre augmente sans cesse. En 1830, il y avait 72,000 hectolitres; en 1845, 110,000 hectolitres; en 1850, 150,000 hectolitres; en 1860, plus de 200,000 hectolitres. L'atmosphère suisse, en 1862, figure dans la consommation de la France pour 73,000 hectolitres.

La statistique établit que plus d'un sixième des suicides est l'effet de l'ivresse. Les entrées à Bicêtre, qui augmentent chaque année, prouvent l'accroissement du nombre des ivrognes à Paris. En 1856, on comptait 99 entrées d'alcooliques ; en 1860, 207 ; en 1864, environ 300 ; en 1870, 377. L'accroissement de la population dans cet intervalle ne peut évidemment expliquer ce progrès.

## **La vareuse de sauvetage**

Un émigré alsacien vient d'inventer un appareil de sauvetage. C'est un émetteur de force telle, hérissé par devant et par derrière de nombreux morceaux de liège, qui en fait comme une armure articulée. Des essais en Seine, à Paris, ont été faits avec succès. M. Béchut, maître nageur, a pu être sauvé ainsi, sans effort, au bout de trente secondes, dans l'eau, et il a été débarqué dans un instant après, la tête et les bras secoués. Il était également facile de flotter sur le dos, sur le ventre ou debout. Ses marais, parfaitement libres, pouvaient ouvrir, former, déboucher deux sasches dont l'ouverture est-cessante contient des siemens et l'autre des valvules. Non seulement cet équipage permet au naufragé de se sauver lui-même mais il peut ramener à terre deux personnes de poids moyens car il devient pour ainsi dire une bouée vivante. Tout l'appareil pèse un peu plus de trois kilos et il est d'un prix raisonnable. Quelques perfectionnements ont été indiqués par ce premier essayeur.

## MOUVEMENT COMMERCIAL

Du 11 au 24 novembre 1871

RAFINES ENTREES.



REVIEWS 509

- 10 novembre—Gec. François, de 84 ton., cap. Claves, all. à Martres ;  
Maison armurier et cordonnier ; L. Martin, chargeur : 8 jeux malles de Chine,  
caisses tabac, 1 malle mercerie, 1 malle effets de toilette, 1 malle médicamen-

