

de leur plein droit, conformément aux lois existantes, et par conséquent, les conseils que ceux-ci ont émis sont jugés par les 33 comités locaux; résolu les frais, qui auront été supportés ultérieurement par les comités, et ont la résolution à l'appui de l'annexe d'appui par elle versée.

mal à le lui tuer o lui, à la trace, lui o le lui sans avoir o main tenue. A la suite de la loi de 1871, le Paris ne se 33 no alors i main d'arrêter; à tapers lui se; le main talone o l'aufer lui o le Paris o hapt m; le fausse pail à la fausse lui i le tel hore main le moi se le hore ra i adu hie o au ra.

PARTIE NON OFFICIELLE

Arrivée du courrier.

Le courrier mensuel est arrivé hier matin 25 novembre par le brig-golette du Protectorat *Paloma*, qui a effectué sa traversée entre San Francisco et Papete, 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 Ronnière le Noury, compromis par une lettre de lui dans un banquet bonapartiste qui a eu lieu à Evreux le 3 septembre, les membres républicains du Comité de permanence ont renoncé à interpellier le gouvernement. La séance du Comité qui a été tenue 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, 24 septembre. — Le gouvernement français a notifié à la Suisse que l'Union postale de Berne est libre dès aujourd'hui d'expédier ses correspondances postales par l'Angleterre en passant par le territoire français. Le gouvernement français doit, d'ici au 1^{er} janvier prochain, la même concession pour les communications avec l'Amérique.

Améri., 14 octobre. — Le gouvernement français a envoyé l'ordre au commandant de la frégate *Mimosa*, 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 Miquelon.

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'ajourner, 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 sans avoir autorisé 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 cents (2 fr. 65 c.) par entrée individuelle, les abonnements étant privilégiés.

« La comité exécutif s'est également occupé du cérémoniel de la séance d'ouverture de l'exposition. Suivant un programme qui lui a été soumis, le président de la République présiderait cette séance, assisté du général Sherman, comme grand-marshal, et du général Joseph E. Johnson, comme maître des cérémonies; M. Charles Francis Adams, du Massachusetts, et M. Lamar, du Mississippi, prononceraient des discours, tandis que MM. Henry Longfellow et Ralph Waldo Emerson donneraient lecture, l'un d'une pièce versée, l'autre de la déclaration d'indépendance. Ces arrangements ont été discutés, mais non approuvés encore. MM. Emerson et Longfellow étant citoyens du Massachusetts, les Pennsylvaniens ne sont pas de trouver qu'on ferait ainsi un petit tour de force à l'endroit de la Pennsylvanie elle-même paraît tout à fait oubliée. Il est cependant possible qu'ils n'aient pas sur ce point, tant ils craignent d'éveiller les susceptibilités des autres Etats et de nuire ainsi à l'effet de la grande solennité nationale dont ils ont pris l'initiative et dont ils seront seuls à supporter les principaux frais.

« En attendant, les constructions de Fairmount-Park qui comprennent, comme on le sait, cinq bâtiments distincts, s'élèvent très-rapidement, grâce à la belle saison et au grand nombre des ouvriers. La galerie des machines, Machinery Hall, est si avancée que sa toiture est à peu près finie et que ses fenêtres ont déjà reçu leurs vitres; on badigeonne actuellement le bureau de poste et le bureau des douanes qui en sont les annexes. Le gros œuvre du bâtiment dit de commémoration, Memorial Hall, est fait; on place les lambris intérieurs et la couverture est commencée. Sa façade est en grès, et la tour massive qui surmonte l'édifice s'appuie déjà de puissantes piles de bois. On se voit un petit tour de force sur le Memorial Hall sur un emplacement élevé qui domine le cours de la Schuylkill, et du haut de la tour l'œil embrasse la vallée de cette rivière, avec le panorama de Philadelphie au premier plan. Cette tour sera elle-même surmontée par une statue ornée de bustes de 32 pieds, représentant l'Amérique, que l'on s'apprête à placer.

« Le bâtiment industriel, qui sera le plus considérable de tous, s'élève aussi rapidement. Les deux ailes, destinées à l'agriculture et aux produits horticoles, Agricultur Hall et Horticultur Hall, sont moins avancées. 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 soudées au Pennsylvania Railway, apportent ces matériaux de tous les côtés. Bref, personne ne réclame d'attendre ni quant à l'achèvement des travaux, ni temps utile, ni quant au succès final de cette grande entreprise. Elle devient de plus en plus populaire, et les souscriptions en sa faveur de plus en plus abondantes. Le comité financier de l'exposition est à cette heure entièrement rassuré.

FAITS DIVERS

Le *Pail Mail 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 terminale jusqu'à l'enceinte de la ville proprement dite, la traction est exercée par des mulets que l'on attelle ensuite en les remplaçant par la petite locomotive sans feu, opération qui ne prend pas plus de temps qu'il n'en faudrait pour changer de mulet. Le train alors part comme une flèche, le conducteur se tenant toujours sur la plate-forme pour manœuvrer la locomotive. Les wagons s'arrêtent et se met en marche plus rapidement que s'il était tiré par le mulet. Le chemin de fer a des rails en fer d'un million d'une tôle large, élevé de quelques centimètres sur le niveau de la route, de sorte qu'il ne peut pas être traversé par les voitures, excepté au croisement des rues. Par conséquent, étant pour ainsi dire isolé, on peut marcher avec une vitesse considérable. La locomotive consiste en un simple cylindre sur une base de chaudière, ayant à peine trois pieds de diamètre et dix pieds de longueur, montée sur quatre roues, et en partie rempli d'eau. La machine (double verticale) est attachée au cylindre du côté du wagon, et à la partie du conducteur. On remplit le cylindre de vapeur, à la pression voulue, qu'on prend à une chaudière fixe qui se trouve à la station de Corralton, et cette vapeur suffit à traîner le wagon jusqu'à la ville, avec retour sans aucun frais. Il n'y a ni feu, ni pompes, ni danger, et le bruit est moindre 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. Le prix d'une de ces locomotives est de 1,250 dollars, y compris le bénéfice du constructeur. La direction de ce chemin de fer a été confiée au géomètre Beauregard.

L'expédition commandée par le capitaine Lull, ayant complété ses travaux topographiques dans Darien, est revenue à New-York. On dit que le percement d'un canal inter-océanique par cette route est maintenant reconnu praticable, mais les détails ne seront connus qu'après la publication du rapport du capitaine Lull. Les habitants de Panama ont appris avec satisfaction que le tracé de l'isthme à Aspinwall a été reconnu 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'experts pour explorer les colombiennes, pour se rendre dans l'isthme et examiner les trois routes de canal, savoir : 1^{re} celle que vient d'explorer le commandant Lull, et qui avait été déjà recommandée par l'ingénieur français Garella, de la baie de Limon, sur l'Atlantique; 2^e celle du Vaca del Mundo, sur le Pacifique, de la rivière Chiriqui, sur le Pacifique, et 3^e les routes du Darien, visitées par l'expédition Selfridge. Si les ingénieurs colombiens pensent, comme le commandant Lull et l'ingénieur Garella, que la route par Panama est la plus favorable, le gouvernement colombien fera publier en Europe et aux Etats-Unis les rapports de ses ingénieurs, et prendra des mesures pour le percement du canal.

— Les Anglais ont, chacun le sait, un sixième sens, qui est une boussole à la base des voyages. A ceux qui soutiennent qu'ils croient le monde pour leur plaisir, on leur répond : Une compagnie de bateaux à vapeur de Liverpool, obligée d'entreprendre ses voyages, fit l'achat d'un bout 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 aurait le droit de voyager gratuitement sur les bateaux de la compagnie, en première classe, avec une gouvernante. On convint de signer, le lendemain elle vendit ses meubles, sous-loua son cottage et s'embarqua sur le premier bateau en partance, sans s'inquiéter du but du voyage. Depuis elle n'a pas cessé de parcourir le monde, passant d'un bateau à l'autre sans s'arrêter, et elle ne s'arrête que lorsqu'elle a besoin de se reposer, et elle a toujours avec elle une valise remplie de journaux, qu'elle prend au rabais et qui consent à passer pour sa gouvernante. Il y a vingt ans que cela dure; on a compté dernièrement qu'elle avait dû emporter 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 740 milles de l'embarcure de la Belta, vis-à-vis des lies Canaries, ouvrant une route septentrionale du Niger, à Tombouctou, ouvrant ainsi le continent africain au monde entier. Aucun obstacle sérieux ne semble devoir s'opposer à la construction du canal; la conformation du sol favorise au contraire l'exécution du projet. A 630 milles de distance, on a constaté une vaste dépression de terrain, laquelle, cette immensité de l'espace, s'élève d'abord par une bande de terrain 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 creuser les deux extrémités de l'isthme, et l'on aurait le passage du bassin de la mer. De cette façon, le commerce pourrait pénétrer jusqu'au fond de l'Afrique. L'auteur du projet, M. Donald Mackenzie, propose d'organiser tout d'abord une expédition pour établir un poste à l'embarcure de la Belta, pour en faire des excursions dans le pays afin d'établir la configuration et la nature du terrain.

— On lit dans le *Scientific American* : Une expérience curieuse a été faite récemment au jardin botanique de Ghent. M. Van Hulle, le jardinier en chef, entreprit de déterminer la puissance de flottabilité des feuilles gigantesques du lys d'une espèce de l'Amérique du Nord, qui s'élevait à une hauteur de six pieds et se trouvait immergée sous l'action du poids d'un homme. M. Van Hulle plaça alors des briques sur toute la surface de la feuille, et il reconnut qu'il fallait un poids supérieur à 760 livres pour la faire couler.

— M. André Wolowski a expérimenté un nouveau système ingénieux pour arrêter les chevaux emportés. Ce système consiste à leur intercepter immédiatement la vue au moyen d'un petit store que le conducteur peut baisser à sa volonté. Le cylindre dans lequel est placé le store mesure 30 centimètres de diamètre et est adapté au front du cheval et se déplace par un fil que le cocher tient dans ses mains avec les guides. M. Wolowski a parcouru

