

celui-ci, cela tient précisément à ce que leurs populations ont été depuis bien longtemps en œuvre et sont admirablement desservies par les voies ferrées.

Examinons maintenant la relation entre le nombre de kilomètres exploités en 1872 dans chaque pays, par million d'habitants de superficie :

	Nombre de kil. par million d'habitants	pour un million d'habitants
Belgique	1.030	29.454
Grande-Bretagne	770	313.517
Hollande	492	32.841
Allemagne	345	544.451
Suisse	338	41.418
France	334	519.832
Autriche-H.	264	622.560
Russie	224	5.282.810
Italie	218	296.013
Danemark	129	38.208
Espagne	106	507.045
Portugal	101	90.800
Suède	41	439.815
Norvège	12	317.800

Il ressort de ces données que, pendant la période de cinq années qui s'est écoulée de 1867 à 1872, la Belgique a pris le pas sur l'Angleterre; la Hollande et la Suisse ont conservé leur rang, et nous croyons que l'Allemagne qui nous dépassait à peine en 1867 a dû, à l'heure actuelle, nous dépasser de beaucoup.

Le fait brutal mérite d'être mis en parallèle avec ce qui s'est passé dans le domaine politique; et c'est sur le terrain industriel où nous avions naguère la part si belle que nous tendons tous nos efforts de revanche; c'est assurément la plus facile et la plus prompte à espérer en même temps que la plus efficace.

L'ordre de ce dernier tableau indique assez bien, du reste, toutes choses égales d'ailleurs, le degré de la puissance relative actuelle des diverses puissances. Après la France viennent l'Autriche, la Russie et l'Italie.

Cette dernière est presque restée stationnaire; le mauvais état de ses finances et les énormes emplacements de son industrie l'expliquent; il faut dire aussi que nul pays, proportionnellement à sa surface, n'est desservi par une étendue de côtes aussi considérable.

L'Autriche de 110 kil. a atteint 264, et la Russie de 104 a passé à 224.

Ces deux nations égarées par les dernières secousses politiques acquiescent de jour en jour à l'industrialisme plus considérable.

Enfin la nation qui, comme la Suisse, le Danemark ou le Portugal sont restées stationnaires, le doit au peu d'étendue de leur territoire et à l'achèvement de leur réseau utile.

Il y a exception pour l'Espagne, dont le développement politique concorde avec celui des voies ferrées, malgré des richesses naturelles considérables.

Toutes ces considérations deviendront plus frappantes par l'examen du tableau ci-dessous qui représente les progrès accomplis par chaque nation, de 1867 à 1872, en indiquant le nombre de kilomètres de chemins de fer dont elle a été accrue, par million d'habitants, leur réseau pendant cette période :

	N. de kil. par million d'habitants
1 Belgique	318
2 Autriche-Hongrie	154
3 Hollande	130
4 Russie	120
5 Grande-Bretagne	67
6 Allemagne	53
7 France	45
8 Italie	42
9 Portugal	21
10 Suisse	14
11 Espagne	9
12 Suède	6
13 Norvège	1
14 Danemark	0
(Turquie-Grèce)	0

On voit, sur le tableau, concorder parfaitement, dans son ensemble, avec celui relatif à la population.

Le développement de la puissance de l'Autriche et de la Russie est prodigieux; l'Allemagne a dépassé la France, c'était déjà démontré par les chiffres précédents; après l'Italie, la Norvège et le Danemark.

On voit donc les peuples les plus industrialisés ou ceux qui étaient le plus en retard ont fait le plus de progrès; et nous, nous sommes restés stationnaires, si nous n'avons rien fait.

Avant 1860, la France occupait, sous tous les rapports, par ses lignes ferrées, le deuxième rang, parmi toutes les nations de l'Europe; en 1867 nous étions distancés, et loin de nous relever, nous n'avons fait que perdre du terrain.

Ainsi, après avoir assuré l'œuvre considérable au début, après avoir été alors envieux des autres nations, par suite de l'établissement de nos grands réseaux, nous avons à peine progressé, tandis que chez elles le développement des voies ferrées a suivi une marche ascendante.

C'est un fait trop peu connu, que nous avons mis à mal, par nos lignes ferrées, notre vanité nationale, nous laissant toujours croire en général à une situation supérieure ou tout au moins égale à celle des nations les plus favorisées dans les diverses branches de l'industrie et des arts.

Il y a là matière à réflexions graves et l'on est porté à rechercher si ce ne serait pas une indication de décadence, qu'elles en sont les causes et les moyens d'y remédier? C'est ce que nous nous proposons de faire ultérieurement.

LYON, 20 janvier 1873.

A. ALBONNIÈRES, ingénieur civil.

CHRONIQUE

M. Brunel, secrétaire général de la préfecture, vient de mandater d'office les traités de l'administration des anciens instituteurs de la construction primaire qui, aujourd'hui, sont singulièrement troublés par la situation de la société qui se voit refuser plus d'un membre et par la municipalité qui ne veut pas les reconnaître, ou qui ne veut pas d'eux.

Un autre fait d'ailleurs, tiré au clair dans la séance du conseil municipal, est que M. Allier avait promis d'apporter toute la correspondance échangée à ce sujet avec la préfecture et la mairie.

On nous dit, au dernier moment, que M. Celler, ingénieur en chef du service municipal, vient de donner sa démission.

Nous souhaitons que M. Celler, dont l'honorabilité et le talent sont notoirement, et qui a rem-

pli avec distinction la tâche délicate qui lui a été confiée, revienne sur sa décision.

On disait aujourd'hui que cette détermination avait été motivée par des dissentiments graves entre M. l'ingénieur municipal et M. l'adjoint chargé des services de la voirie et de l'architecture.

On prétendait, sans que nous puissions nullement contrôler l'exactitude de ces bruits, que M. l'adjoint aurait fait l'acquisition d'une machine pour l'extraction des vidanges, sur laquelle un rapport défavorable aurait été fait par M. l'ingénieur.

On disait encore que la question du transfert de l'usine à gaz de la Guillotière et celle de l'adjudication de l'enlèvement des boues, n'auraient pas été étrangères aux dissentiments signalés plus haut. On sait que M. Celler s'est montré opposé au projet de traité relatif au transfert de l'usine, traité qui imposait à la ville le paiement d'une très-lourde indemnité.

Nous répétons que nous ne sommes ici que l'écho de bruits, assez persistants pour que nous croyions devoir les mentionner sans nous en porter en rien garants.

Nous apprenons que M. Bouchu vient de retirer sa démission devant celle de M. Celler, qui a été acceptée par la mairie.

Nous donnerons très-prochainement les détails de cette grave affaire.

Le maire de Lyon fait mettre en adjudication le samedi 22 février courant les travaux d'enlèvement des boues et immondices déposés sur la voie publique.

La première mise en adjudication n'aurait point trouvé de soumissionnaire, la concession ne devant être accordée que pour une année.

Aujourd'hui, c'est pour quatre ans que cette concession sera faite, mais il est à craindre que les prétendants sérieux ne veuillent pas accepter les conditions faites par la ville, car les mises à prix sont inférieures à ce qu'elles étaient autrefois, et les lots ont été diminués comme d'habitude.

Quelle est la pensée intime de M. l'adjoint Bouchu en cette circonstance?

Chut! sa?

On nous dit que M. Vallier, fort embarrassé de savoir à qui il doit donner la direction du Grand-Théâtre pour l'année prochaine, se propose de nommer une commission spéciale prise parmi les habitués notables du théâtre, et de charger cette commission d'examiner les offres des concurrents, afin de décider la question.

Il est bon de déjouer ce petit calcul, qui, il faut le reconnaître, n'est point trop maladroit. Le cahier des charges du théâtre, tel qu'il est proposé, offre des dangers sans nombre au directeur qui acceptera les conditions de la ville.

On croit donc de grandes chances pour perdre beaucoup d'argent, s'il en a, ou pour en faire perdre aux autres s'il n'en a pas. En cas d'éventualité fâcheuse, M. Vallier ne serait pas fâché de se décharger de la responsabilité qui lui incomberait, et de pouvoir répondre aux réclamations du public et des artistes.

— Que voulez-vous? ce n'est pas nous qui avons pris la décision; c'est la commission composée de membres honorables de votre ville.

Il faut donc que le public sache bien l'avance que si le théâtre tombe au dernier rang des théâtres de troisième ordre, c'est parce que la municipalité refuse de faire aux directeurs des conditions convenables et possibles, et s'il se trouve parmi les notabilités lyonnaises des personnes assez imprudentes pour assumer sur elles la responsabilité que M. Vallier mériterait de leur donner, nous leur aurons d'avance crié : *Casse-cou!*

On lit dans le Journal officiel :

« Les sous-officiers, caporaux, brigadiers et soldats des armées de terre et de mer, admis à la retraite pour blessures ou infirmités, et qui ont droit au bénéfice de la loi du 27 novembre 1872, devant leur pension à 600 fr., sont informés que le comité supérieur chargé de son exécution s'occupe, avec la plus grande sollicitude, du travail de concession de ces compléments.

« Les intéressés sont invités à ne pas perdre de vue que ce complément de pension est essentiellement distinct de la pension elle-même inscrite au Trésor public, dont ils peuvent, par conséquent, continuer à toucher les arrérages, sans aucun préjudice pour leurs droits audit complément, lequel courra de la même époque que leur pension. »

Nous recevons de la chambre de commerce l'avis suivant qui nous arrive vingt-quatre heures après que nous en avons eu connaissance :

EXPOSITION UNIVERSELLE DE VIENNE.

Les exposants sont invités à se tenir prêts à opérer l'envoi de leurs produits dans les délais réglementaires. La chambre de commerce a obtenu le 31 mars comme dernier délai pour faire ses expéditions; la commission autrichienne qui aura terminé tous les agencements longtemps d'avance exige que toutes les sections soient garnies le 26 avril. Les exposants n'ont donc à compter sur aucun délai de faveur, on n'en accordera aucun.

Les exposants qui appartiennent aux industries autres que les soieries et qui se sont fait inscrire à la chambre de commerce sont prévenus qu'ils doivent se mettre en rapport avec le délégué de la section où ils exposent.

Le délégué a été nommé à Paris; c'est lui qui dispose de l'emplacement et qui prépare l'exposition partielle dans cette section. L'inscription à la chambre de commerce de Lyon ne donne à ces exposants que le droit d'être admis. La chambre de commerce ne peut allouer aucun emplacement, et n'a pas à entrer en communication avec le délégué de Paris; c'est à chaque exposant à se pourvoir sans délai et à se motiver en mesure d'envoyer ses produits avant le 31 mars.

Les artistes qui veulent exposer des objets d'art ont été prévenus par le Journal officiel, qu'ils devaient faire parvenir leur demande à Paris, à M. du Sommerard, directeur de l'art, avant le 1^{er} février. On leur rappelle qu'ils sont à la dernière limite de temps, car le jury d'admission pour les œuvres d'art doit suivre de récents renseignements, se réunir pour la dernière fois, la semaine prochaine.

Un certain nombre d'artistes lyonnais se sont mis en mesure; mais s'il y a des retardataires, on ne peut que les engager à écrire de suite à M. du Sommerard, et à hâter leurs envois. Les frais de Lyon à Paris incombent à l'artiste; mais la commission de Paris se charge des expéditions à Vienne.

Plusieurs journaux publient la note suivante :

« La question de savoir s'il fallait considérer comme effets de commerce les factures non payées au bas desquelles les débiteurs ont écrit, est simplement les mots : *vu ou accepté*, etc., etc., d'être résolue dans le sens de l'affirmative par la direction générale de l'enregistrement, qui suit de la que toute facture non acquittée, est de l'acceptation du débi-

teur, devra être considérée comme un effet de commerce passible du timbre proportionnel. »

Nous pensons que cette « décision » (peut-être contestable) ne doit en tout cas malgrés ses termes généraux, s'appliquer qu'aux factures qui, après visa et acceptation, se vendent, et se transmettent par endossement comme les lettres de change, sur certaines places de commerce; nous ne pouvons admettre, en effet, qu'une facture qui serait visée, acceptée et renvoyée au vendeur comme reconnaissance et acceptation de la marchandise puisse être assimilée à un effet de commerce et frappée d'un droit proportionnel; il nous paraît qu'on ne devrait, à la rigueur, exiger que le timbre de dix centimes connu sur toutes pièces contenant « reçu ou déchargé » et encore c'est bien contestable.

Nous serions heureux si la direction générale de l'enregistrement voulait bien sortir de son mutisme ordinaire pour donner le motif de cette décision et éclairer le public sur le sens qu'elle lui donne.

Il est inutile de dire qu'on n'est pas lié par l'interprétation de loi que donne l'administration, on peut la combattre si on la trouve mauvaise et déferer la question aux tribunaux qui sont les seuls juges définitifs.

Chemin de fer de Belley. — La question du chemin de fer de Chambéry à Lyon par le mont Lépine, qui est étroitement liée à celle du chemin de fer de Belley, vient d'entrer dans une phase nouvelle. Les intéressés trouveront désormais un appui dans le président de la République.

C'est comme chemin de fer stratégique que le projet a des chances d'aboutir; et, dès lors, il est presque sûr que le chemin réclamé par Belley s'y raccordera facilement, car une des conditions exigées, nous écrivait-on, est que le chemin de fer soit dans une des parties dominées par le fort Pierre-Châtel.

M. le marquis Costa de Beauregard, député de la Savoie, vient d'adresser à ce sujet une lettre au président de la commission permanente de ce département. Il y dit en termes fort précis l'état de la question et le résultat des démarches faites par les députés de la Savoie et deux députés de l'Ain.

D'actifs efforts sont d'ailleurs continués en vue d'assurer plus tard la construction de ce chemin qui, dans les circonstances financières actuelles, est forcément ajournée.

Voici la lettre de M. le marquis Costa de Beauregard :

Versailles, 7 février 1873.

Monsieur le président de la commission départementale de la Savoie,

Il m'a paru nécessaire, pour répondre à votre lettre du 14 janvier, d'avoir sur la question du chemin de fer de Chambéry à Lyon par Lépine l'ensemble des renseignements que j'ai l'honneur de vous adresser aujourd'hui.

Dès le jour de son arrivée à Versailles, mon honorable ami et collègue, M. le marquis Costa de Beauregard, a été mis en relation avec la commission des chemins de fer. Le projet qui nous intéresse n'a point encore été examiné par elle en réunion générale; mais les membres de la commission, pris isolément, nous ont donné les meilleures assurances, et il n'est point téméraire de prévoir que les conclusions de son rapport nous seront de tous points favorables.

Nous avons, de plus, acquis la certitude que M. le ministre des travaux publics a apprécié toute l'importance de l'œuvre que nous poursuivons et se montre disposé à aider à sa réalisation.

Il nous restait à connaître la pensée de M. le président de la République.

J'ai eu l'honneur de le voir et d'obtenir de lui les déclarations suivantes qu'il m'a autorisé à vous faire connaître. Voici le sens exact sous les termes mêmes de sa réponse :

« La réalisation de l'emprunt est la seule préoccupation qui nous soit parvenue d'avoir aujourd'hui, il n'est pas d'intérêt, si considérable soit-il, qui ne doive céder devant cet intérêt général. La réalisation de l'emprunt s'opère dans des conditions que je n'aurais osé espérer : plus de deux milliards 500 millions sont rentrés déjà dans les coffres de l'Etat. Je veux que l'emprunt souscrit à l'étranger continue à être racheté par les capitalistes français, que cette valeur devienne et demeure une valeur exclusivement française; il y a pour cela des raisons que vous comprendrez. Je ne puis donc autoriser aucune entreprise qui détournerait pour l'industrie les capitaux de la direction du chemin de fer de Lépine. Mais, rien de bien coûteux, a ajouté M. Thiers, et je vous autorise à le dire, le chemin de fer dont vous me parlez est à mes yeux d'une importance commerciale et stratégique qui le classe en première ligne, en toute première ligne parmi ceux dont la concession nous est demandée. Il doit se faire et il se fera; plus que vous peut-être nous avons intérêt à ce qu'il soit fait le plus tôt possible. »

Je prie M. le président de l'indiquer quelle était, dans sa pensée, l'époque à laquelle il nous renvoyait. — « A un an au plus, » m'a-t-il répondu. M. Thiers a ajouté quelques mots qui m'ont prouvé l'impression qu'avait faite sur lui les raisons politiques, commerciales et stratégiques, qui lui avaient été soumises.

Vous jugerez comme moi, M. le président, que la question nous intéresse et que nous ne pouvons pas la laisser en l'état. Nous ne pouvons pas ainsi dire tranchée en notre faveur par les déclarations de M. le président de la République. Notre patriotisme nous fait un devoir d'accepter le délai que nous impose la libération du territoire pour l'émission des actions et des obligations de notre futur chemin de fer.

Mais nous pouvons, forts des déclarations de M. le président, demander la concession immédiate de la ligne, sous la condition expresse que le concessionnaire ne fera aucune émission de titres ni aucun appel de fonds avant l'époque qu'il plaira au gouvernement de fixer. On a peut-être utilement employé aux travaux préparatoires.

C'est dans ce sens que nous avons rédigé la note adressée aujourd'hui à M. le président de la République par quelques-uns de nos collègues, par nous, nous ne doutons pas que vous enverrez une copie.

J'ajoute, en finissant, que M. le préfet de la Savoie a reçu de M. Thiers les mêmes assurances que j'ai reçues moi-même.

C'est avec un vif plaisir, M. le président, que je vous donne à lire les déclarations de M. Lucien Brun et Francisque Rive, nos deux députés de l'Ain.

Veillez agréer, etc.

Signé, Marquis COSTA DE BEAUREGARD, député de la Savoie.

Nous recevons au dernier moment la lettre suivante adressée par M. le président de la République à MM. Costa de Beauregard et Francisque Rive.

Nous sommes informés en même temps que les députations de la Savoie, de l'Ain, du Rhône, de l'Isère, vont se réunir pour entreprendre M. le ministre des travaux publics de ce projet qui doit, vu son importance, être soumis aussi à une haute commission mixte, formée d'officiers et d'ingénieurs.

M. le président de la République écrit :

Versailles, 10 février 1873.

Messieurs,

J'ai reçu la lettre que vous m'avez adressée concernant le chemin de fer de Chambéry à Lyon par Lépine; je l'ai lue avec toute l'attention qu'elle mérite, et vous pouvez être certains que je porte à cette question la plus sérieuse attention.

Vous savez quelles raisons puissantes obligent le gouvernement à ajourner, autant qu'il le peut, tout appel aux capitaux jusqu'après l'acquisition complète du territoire; ces raisons sont aujourd'hui plus impérieuses que jamais.

Quant à la déclaration d'utilité publique, c'est un point sur lequel je ne puis pas actuellement me prononcer sans en avoir conféré avec M. le ministre des travaux publics, à qui je communique votre lettre en date du 8 de ce mois.

Agrez, messieurs, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

A. THIERS.

GRAND-THÉÂTRE. — Faut-il vous parler de la représentation de la *Juive*, donnée hier soir en l'honneur d'un fort-tour de passage, dont on disait monts et merveilles?

A vrai dire, nous préférons rester dans le mutisme le plus absolu, car, avec la meilleure volonté du monde, nous ne saurions approuver d'aucune façon l'attitude des habitués du théâtre pendant cette singulière soirée.

Le public lyonnais (cela est triste à dire), qui a si fière Capoul, a laissé chanter M. Cantin... Que disons-nous! laissez chanter... Il a bel et bien applaudi... Il a même failli le rappeler.

Est-ce parce que les prix des places étaient augmentés pour les représentations du ténor chéri des dames, tandis qu'il était au taux ordinaire hier soir?

Mais il nous semble que chacun préférerait, — et de beaucoup, — donner sept francs d'une place de quatrième en soirée ou Capoul chanter, plutôt que 75 centimes d'un fauteuil le soir où Cantin jouera *Eleazar*.

En réalité, on n'a pas idée d'une semblable parodie, et ceux-là seuls qui étaient présents peuvent se rendre compte du degré de bouffonnerie auquel est arrivé le ténor en question.

Par bonheur, la salle était à peu près vide, sans quoi nous aurions à croire, pour l'honneur de nos compatriotes, qu'ils n'auraient pas été assez bénévoles pour supporter une pareille drôlerie, et pour ne pas demander, dès le premier acte, que Cheil continuât la représentation.

M. Cantin est au-dessous du médiocre et il nous est impossible de parler de sa voix, de ses qualités ou de ses défauts.

Nous nous bornerons à prier M. Danguin de ne plus faire à l'avenir de semblables excusables.

Pour une fois, il est assurément excusable, car ses intentions étaient sans doute louables, et s'il s'est trompé, il est le premier à en supporter les conséquences.

Mais il ne faudrait pas que cela se renouvellât, car il serait enlevé au public toute confiance en lui, et forcer les amateurs à se tenir en garde toutes les fois qu'ils verraient un nom inconnu sur l'affiche.

Les journaux suisses font de grands éloges d'un appareil destiné à mettre fin à l'ère de déraillement. Voici ce que l'on écrit à ce sujet de Berne au *Nouveliste* :

C'est encore des chemins de fer que j'ai à vous écrire. Si cela continue, la presse fera bien de se procurer des correspondants suisses ayant des notions très-étendues sur cette importante question. Je vais faire en sorte de ne pas trop maltraiter le sujet.

Un docteur genevois, M. Marin, lequel, pour être docteur, n'en est pas moins un homme qui s'intéresse aux grandes questions industrielles, est arrivé à Berne ces jours derniers avec des bagages considérables. Il tenait d'Olten où il avait vu le chef des ateliers, M. Hengenbach, et se présentait au chef du département fédéral de l'intérieur pour lui soumettre une invention modeste, mais destinée peut-être à amener une révolution dans les budgets de construction des lignes ferrées.

L'inventeur a exposé un petit train de marchandises disposé sur des rails à courbes très-prononcées, puis au moyen d'un ressort la machine s'est mise en mouvement, tirant le convoi. Arrivé aux courbes, le convoi des roues additionnelles s'emboîtent dans les rails. Les roues ordinaires ne tiennent plus au sol, et le train franchit sans encombre des courbes ayant un rayon de dix mètres.

C'est là toute l'invention du docteur Marin. A première vue cela paraît très-ingénieux, mais avec la réflexion cela devient d'une importance énorme. En effet, chacun sait que jusqu'ici les voies ferrées ont eu à lutter contre les difficultés topographiques de notre pays, le moindre mouvement de terrain oblige le constructeur aux détours; ces détours en raison de la courbe, doivent être considérables, et les frais de construction se compliquent dans une mesure très-appreciable.

Le système du docteur Marin, point n'est nécessaire de faire de longues évolutions sur le terrain; les voies adaptées aux voies agissent dès que la courbe s'affirme, sans effort et sans danger; cela se fait comme par enchantement. L'essai qui a été fait à Olten a rendu le directeur des ateliers très-attentif; le département de l'intérieur a été très-surpris de la simplicité du système et de l'idée ingénieuse de l'inventeur.

Ces roues mobiles peuvent être adaptées à tous les cas, quelle que soit la courbe, et ainsi est-il plus que probable que l'invention Marin n'en restera pas à l'état de curiosité.

Le département de l'intérieur ne peut faire un essai de ce système, c'est à l'industrie privée à s'en emparer; je pense que les nombreuses questions de chemins de fer à l'ordre du jour donneront à cette affaire un intérêt spécial, et que des hommes compétents étudieront l'invention du docteur Marin, destinée, si elle se justifie dans la pratique, à apporter une véritable révolution dans les budgets de construction.

A cette lettre, la *Patrie de Genève* ajoute les renseignements suivants :

Nous apprenons que M. le docteur Marin enverra à l'Exposition de Vienne ce modèle de train, et que là les hommes compétents pourront examiner les avantages de cette invention. Les essais désirables, soit pour employer le moyen inventé par M. Marin, soit, s'il y a lieu, peut-être pour le perfectionner.

Plusieurs personnes à Genève ont assisté à des expériences sur ce sujet, et toutes estiment que notre compatriote a résolu très-favorablement une question de la plus haute importance pour le tracé des chemins de fer.

Ces expériences ont été faites à différents degrés de vitesse et poussées jusqu'à un maximum de 500 tours de roues à la minute, vitesse inouïe et non employée, même sur les lignes sans courbes pour les trains lancés à toute vapeur.

Malgré cette vitesse effrayante, le train s'est acquitté au mieux de cette course sur une courbe de dix mètres de rayon.

« Ce qui peut le plus peut le moins », il est à peu près certain que la réussite couronnera les travaux de l'inventeur, et que nous aurons bientôt l'occasion de parler du succès des chemins de fer Marin.

Plusieurs de nos confrères annoncent que M. Bonet, ancien directeur de la *Comédie lyonnaise*, allait faire paraître un journal quotidien à un sou pour défendre les idées bonapartistes.

Jusqu'à certaines gens pousseront-ils la sottise et la méchanceté? Cette nuit, pour le simple plaisir de faire le mal, des malfaiteurs ont brisé tout un côté d'une buvette volante établie sur le quai St-Antoine.

Les marchandises qu'elle contenait ont été respectées.

S'il est une position peu digne d'envie, c'est bien celle de consul. Recevoir toute la journée des bandes de vagabonds ou de mendiants, voilà un rôle qui demande une certaine dose de patience et de dévouement. C'est ainsi qu'hier, à une heure, rue Bourbon, un individu du entrant au consulat d'Italie; le consul était absent; son secrétaire seul le reçut; cet homme, un Napolitain du nom de Fornica, raconta qu'il arrivait de Dijon, qu'il était ouvrier typographe, et qu'il n'avait ni travail, ni argent.

M. Giavelli, le secrétaire du consul, lui répondit que le consul ne pouvait rien pour lui, et, enfin, sur ses instances, il lui remit une pièce de monnaie.

Fornica trouva la somme trop minime, et comme M. Giavelli lui aurait de se retirer, il s'élança vers la porte qu'il ferma, puis courut sur M. Giavelli, le saisit à la gorge et le frappa de plusieurs coups de couteau. La victime cria, se débâta, et trouvant la fenêtre derrière elle, brisa une vitre d'un coup de poing et appela.

C'est alors que M. Malei, qui tient un café au rez-de-chaussée de la même maison, monta et parvint à arrêter l'assassin qui brandissait encore son couteau.

Fornica a été livré à la justice devant lequel il aura à répondre d'une aussi féroce agression. M. Giavelli a deux blessures à la tête; mais son état ne présente aucun danger.

Paris, 11 février.

L'Assemblée a repoussé par 317 voix contre 293 le compte-rendu obligatoire.

L'Assemblée a adopté ensuite la proposition de M. Baragnon invitant les bureaux de l'Assemblée à prendre les moyens nécessaires afin que le compte-rendu sténographique analytique soit mis à la disposition de la presse le plus promptement et le plus complètement possible.

La séance est levée.

Madrid, 11 février.

Le Congrès, constitué en séance permanente, a nommé une commission composée du bureau et de cinquante députés chargés d'attendre que le ministère se présente pour continuer la séance.

L'ayuntamiento de Madrid s'est constitué en séance permanente secrète. Il ne se séparera pas avant que les Cortes aient pris une décision.

Le conseil des ministres s'est réuni ce matin pour arrêter la forme de présentation du message royal déjà rédigé.

La *Correspondencia* croit que si le roi quitte l'Espagne il sera accompagné de MM. Zorilla, Gandara, Rius et autres.

Elle dit que M. Castelar n'acceptera aucun poste si la république est proclamée.

C

