

peut-être pas éloigné de ce magnifique projet deviendrait une magnifique réalité.

Entre le banc de Varne et la côte de France, s'étend une grande vallée sous-marine, large de seize kilomètres, nommée par l'ingénieur dénomination des Epaulards. L'aspect de cette dépression sous-marine, profonde de 57 mètres est réellement saisissant. C'est la démonstration vivante de la nature prise sur le fait dans les phénomènes maritimes qu'elle a jadis mis en œuvre pour creuser les grandes vallées actuelles des continents. Cette vaste plaine est couverte d'énormes débris rocheux, épars sur son fond, à peu près comme les blocs de grès qui s'étaient sur les collines de Fontainebleau et d'Estampes. En sorte que ces débris sont une véritable cuirasse de rochers dont la présence préserve désormais le fond de la mer contre l'érosion des courants. Disposition tout à fait providentielle et protectrice pour le tunnel sous-marin, en ce que les terrains inférieurs sous lesquels il est projeté, sont ainsi garantis pour l'avenir contre les dégradations de la mer.

C'est après s'être bien rendu compte de la nature des terrains rocheux et argileux, situés sous la mer dans le détroit, et après s'être assuré qu'ils sont à l'abri des infiltrations de la mer, que M. Thomé de Gamond a pu déterminer le point le plus favorable pour le tracé souterrain du tunnel.

Le tunnel sous-marin partira du continent sous le cap Grinez, langue de terre élevée, située entre Calais et Boulogne, et qui s'avance dans le détroit, en regard de l'Angleterre.

Le tunnel est un souterrain voûté qui chemine pendant 33 kilomètres et atteint la côte d'Angleterre à la pointe Eastware, située entre Douvres et Folkestone. Malgré la grande profondeur à laquelle il descend, pour laisser entre sa voûte et le fond de la mer une épaisseur de roche considérable qui n'a jamais moins de 22 mètres, le souterrain est très peu incliné. En raison de la grande distance parcourue, les pentes, maintenues au-dessous de cinq millièmes, sont imperceptibles à l'œil et de beaucoup inférieures à celles des chemins de fer ordinaires. On descendra dans le tunnel sous-marin par deux vastes galeries souterraines inclinées au sept millième, pratiquées sous les côtes de France et d'Angleterre, et par lesquelles le chemin de fer établi sous le tunnel, se reliera au chemin de fer du Nord, en France, et au chemin de Douvres à Londres, en Angleterre.

Mais la création la plus étonnante, on peut dire la plus splendide, à laquelle donnera lieu l'établissement du tunnel, c'est la gare maritime de Varne, port commun, station internationale, qui sera établie en pleine mer, au milieu du détroit, entre la France et l'Angleterre. On utilisera dans ce but la présence du banc sous-marin de Varne. On élèvera le sommet de ce banc au-dessus de la mer, au moyen d'un massif de roches apportées en ce lieu par la navigation, et on en fera ainsi une véritable île, pourvue d'un port intérieur et de quais extérieurs donnant sur la pleine mer. Des môles prolongés en éperons saillants, pour abriter les quais extérieurs de l'île, s'avanceront dans la mer comme les branches d'une étoile, d'où le nom d'Etoile de Varne donné à ce merveilleux monument. Sur le terre-plein de cette île, on creusera, jusqu'au niveau du chemin de fer sous-marin, une gare à ciel ouvert, gare spacieuse comme la cour du Louvre, où les trains de voyageurs feront halte au soleil, après avoir roulé pendant un quart d'heure sous les abîmes du détroit. Du fond de cette gare profonde, les voyageurs pourront remonter, par une pente modérée sur les quais de l'Etoile de Varne, et seront mis en contact avec le bord des navires venus de toutes les parties du monde, dont cette station maritime deviendra le rendez-vous.

Que l'on se figure un train de voyageurs, après avoir parcouru pendant dix minutes les entrailles de la terre, sous une voûte splendidement éclairée, faisant halte tout à coup sous le ciel, puis montant sur les quais de cette île. L'île dominant elle-même une mer immense, est munie de constructions monumentales, de quais spacieux, garnis de navires de toutes les nations. Les uns partent pour la Baltique ou la Méditerranée; d'autres arrivent d'Amérique ou de l'Inde. Dans le lointain, ces falaises argentées par les reflets du soleil, et qui s'étendent au nord, c'est la blanche Albion, jadis séparée de tout l'univers, actuellement devenue la péninsule britannique. Au sud, ces côtes grises dessinant à l'horizon leurs festons variés, c'est la terre de France! Ce haut promontoire qui s'avance comme pour séparer les deux mers, c'est le cap Grinez. Ces voiles blanches éparées au milieu du détroit, ce sont les bateaux pêcheurs des deux nations. Ces points noirs, suivis de longues traces de fumée perdues dans les profondeurs d'un horizon immense, ce sont les vaisseaux à vapeur des deux mondes, sillonnant la Manche, grand carrefour maritime où se croisent les navires de tous les peuples. Ces trains rapides qui passent en sifflant au fond de la gare souterraine seront à Londres ou à Paris dans trois heures. Sur la terre comme sur la mer, une intense activité civilisatrice vient se concentrer à ce point pour se répandre dans tous les organes de la circulation.

Tel est pourtant le merveilleux spectacle auquel notre esprit nous fait assister par anticipation. Cette Etoile de Varne, s'élevant ainsi, par la toute-puissance de deux grands peuples, au

milieu de cette mer qui fut autrefois l'arène de leurs luttes gigantesques, n'est-elle pas la manifestation inouïe la plus imposante de la nouvelle ère pacifique ouverte à la civilisation?

Charles Schiller. (Patrie.)

Nouvelles & Faits divers.

Il semble difficile, au premier abord, dit une correspondance parisienne du journal le Nord, de faire fortune en revendant à moitié prix des timbres-poste d'affranchissement; c'est pourtant ce que va entreprendre un ingénieur spéculateur, qui nous donnera encore l'enveloppe par dessus le marché, ce supplément de fourniture gratuite pouvant seul lui permettre de se rattraper sur la quantité.

Voici le secret de cette étrange opération commerciale: le format de ces enveloppes sera beaucoup plus grand que ceux généralement adoptés; mais, le papier étant très-fin, le poids n'en sera pas augmenté; un cadre de dimensions convenables sera ménagé pour l'adresse, et tout autour des annonces imprimées.

Voilà tout le secret. Quant aux chances de succès, il suffit de dire que la poste transporte chaque jour plus de cent mille lettres; c'est donc un champ de publicité aussi vaste que nouveau qu'ouvre l'ingénieuse idée des enveloppes annonces, idée qui sera tournée en ridicule d'abord, comme toutes les inventions nouvelles, mais qui finira peut-être par s'implanter dans les habitudes.

La danse est partout dans cette saison: c'est un goût national, tout à la fois aristocratique et populaire, et qui, de tout temps, n'a guère compté que des apologistes. Mais toute médaille a son revers, et la danse a bien aussi quelques petits inconvénients. A ce sujet, une jeune et jolie Parisienne, qui est folle du bal, faisait, il y a quelques jours, des observations assez piquantes. Nos lectrices nous permettront de les reproduire ici.

Tout n'est pas plaisir dans un bal, disait-elle. Avez-vous une femme ou une fille? c'est d'abord la robe, les fleurs ou les plumes dont il faut faire attention. C'est ensuite le coiffeur qui se fait attendre; car on ne peut pas avoir un coiffeur qui ne soit pas très-occupé. Enfin, après deux heures d'attente, il arrive, et vous montez en voiture à l'heure où vous avez l'habitude de vous mettre au lit. A peine avez-vous fait quelques tours de roue, qu'on s'aperçoit de l'oubli d'un bouquet ou d'un éventail; on revient les chercher. Puis, après quelques reproches d'étourderie et de négligence, on vient se placer à la queue des voitures, qui commencent à trois heures de distance du lieu de la fête. Enfin vous voilà arrivé. Déjà la foule est telle, que vous ne savez plus où placer vos dames; et, à leur grand déplaisir et au vôtre, elles sont obligées de s'asseoir dans l'endroit le moins apparent du bal.

Vous regardez, vous écoutez quelque temps; puis, comme la chaleur vous fatigue, vous passez dans la salle où l'on joue. Quant à votre femme et à votre fille, vous n'y pensez plus. Ce n'est que lorsque vous avez perdu tout votre argent, que vous vous souvenez d'elles pour leur parler de retour. Mais on ne vous écoute pas; c'est le plus joli moment du bal. Et, d'ailleurs, il y a un souper; ce mot vous calme un peu. En attendant, vous cherchez à lier conversation avec quelque homme d'esprit; mais vous vous apercevez bientôt qu'en aucun lieu du monde on n'a moins d'esprit que dans un bal.

Enfin l'heure du souper arrive, et là, du moins, vous trouverez quelque compensation à vos pertes et à vos ennuis, et si ce n'était une tache à la robe de votre femme, vous n'auriez rien à dire contre le souper. Il est quatre heures. Après quelque attente pour avoir votre voiture, vous partez, et c'est pour vous le moment le plus heureux de la soirée.

Tel est le spirituel factum fulminé l'autre jour par une bouche charmante. Il a le mérite de l'originalité, mais, à coup sûr, il ne convertira personne.

Le 16 du courant, le sieur Jules Jonkère, batelier, abandonnait son bateau non chargé, en station sur le canal de l'Escout, au lieu dit les Marais des Frènes, et partait pour Condé, afin de profiter des jours gras. Vers dix heures du soir, les bateliers voisins, voyant les flammes sortir de l'avant du bateau de Jonkère, accoururent, et armés de seaux, parvinrent à étouffer l'incendie. A son retour, Jonkère s'aperçut d'un vol de 600 fr. commis à son préjudice. Il paraît que le voleur aurait occasionné l'incendie en posant une chandelle allumée sur un tonneau contenant vingt litres de goudron, et que, tout occupé à dévaliser le batelier, il ne s'était pas d'abord aperçu que le feu se communiquait au goudron. Aussi, perdant la tête à la vue de la fumée, il s'était sauvé précipitamment, oubliant d'enlever une boîte de bijoux placée dans une armoire qu'il avait déjà brisée et visitée. On est à sa recherche.

Le règne des sorciers n'est pas près de finir, s'il est vrai qu'il doit durer tant qu'il y aura au monde des gens que nous appellerons... simples d'esprit, pour ne pas nous servir d'un mot plus caractéristique. Voici un nouvel exemple de cette vérité: Il y a quelques jours, par une nuit noire, la scène suivante se passait aux portes de Bourne-

ville. Au près d'un cheval malade se tenaient deux hommes dont l'un était propriétaire du quadrupède, bonhomme à la mine bête et naïve, roulant des yeux égarés de sa pauvre bête à moitié morte à son compagnon. Celui-ci, la tête nue, le nez armé de lunettes, lisait, à la lueur d'une lanterne, dans un bouquin rempli de caractères tracés à l'encre rouge et de signes cabalistiques, qu'il reproduisait du bout du doigt sur les flancs décharnés du cheval.

Cet homme n'était ni plus ni moins qu'un sorcier dans l'exercice de ses fonctions, et un sorcier auquel on attribue, cela va sans dire, une foule de cures merveilleuses qu'il doit à l'intervention du Roi des Ténèbres, puissance occulte et mystérieuse qui lui a cédé une partie de son pouvoir.

La séance finie, le client partait, payant à beaux deniers comptant la promesse de la guérison de sa bête... qui tombait raide morte en arrivant au logis. Cela n'empêchera pas beaucoup de bipèdes de croire au pouvoir surnaturel du sorcier.

On écrit de Vesoul, en date du 18 courant:

Une évasion des plus audacieuses vient de jeter l'alarme dans notre ville. Hier mercredi 17 février, à cinq heures et demie du soir, au moment où, selon les règlements, le porte-clefs Varon allait enfermer les prisonniers pour la nuit, les condamnés, profitant du moment où l'on commençait par enfermer les prévenus, s'échappèrent de leur chambre au nombre de sept: ils trouvèrent devant eux les portes laissées ouvertes par le geôlier. Arrivés sur le préau, ils poussèrent les verrous extérieurs de la porte et enfermèrent ainsi à l'intérieur le porte-clefs dont les cris peut-être tardifs ne furent pas, à ce qu'il paraît, entendus, puis frappant à la porte qui donne sur le vestibule, ils se trouvèrent en face du porte-clefs Débus qui croyait ouvrir à son collègue. Alois terrassant cet homme, ils s'emparèrent de ses clefs, et avant qu'il eût eu le temps de pousser des cris et de demander main-forte, ils ouvraient la porte de la prison et s'échappaient.

Ces sept prisonniers, dont les quatre premiers ont été condamnés aux dernières assises, sont les nommés: Guille, condamné pour incendie à la peine des travaux à perpétuité, et qui a su se débarrasser des fers que, par prudence et à cause de sa violence, on lui avait mis le soir même de sa condamnation; Marandet, vol, cinq ans de réclusion; Barrier, attentat à la pudeur, six ans de réclusion; Carteret, banqueroute frauduleuse, cinq ans de prison; puis Peral, Chayet et Buisson.

On s'est à l'instant élané à la poursuite de ces malfaiteurs; la gendarmerie et les soldats du 2^e hussards ont été dirigés en toute hâte sur les traces des fugitifs; mais jusqu'à présent les recherches ont été infructueuses.

Une évasion aussi grave et à la fois aussi surprenante, exécutée avec un entier succès, en plein jour et pour ainsi dire sans peine, par sept hommes dont plusieurs sont des plus dangereux, n'a pas manqué d'éveiller la haute sollicitude de l'administration supérieure. Une enquête a été de suite commencée pour connaître les causes d'imprudence, de négligence et d'observation des règlements qui ont contribué à la réussite de ce hardi coup de main. Nous en ignorons encore le résultat.

La Gazette de Königsberg, du 17 février, donne les détails suivants sur le duel du général Plehwen et du lieutenant Jackmann:

Hier matin à eu lieu, sur la place des exercices, en présence du conseil d'honneur et des témoins ordinaires, un duel au pistolet entre le général en retraite de Plehwen et le lieutenant de cuirassiers Jackmann. La provocation portait à cinq pas de barrière. Le général s'approcha de la barrière et tira son coup de pistolet, qui fracassa la mâchoire inférieure du lieutenant Jackmann, à gauche. Le lieutenant s'avança malgré cette blessure, jusqu'à la barrière opposée et fit feu à cinq pas; le général, frappé à la poitrine à droite et probablement au cœur, tomba après quelques secondes et mourut presque immédiatement. Ce duel entre proches alliés, avait été motivé par des discussions de famille.

Un cours de fabrication appliqué à tous les genres de tissus, est ouvert à Roubaix, rue des Champs, dans l'établissement de M. N. Comerre, chef d'institution, et sous la direction de M. Chappuis, professeur, dont l'expérience et le savoir sont les garants d'un succès rapide et complet.

Table with 2 columns: Description of goods and Amount. Includes 'CHEMIN DE FER DU NORD', 'Produits de la semaine du 5 au 11 février 1858', and 'Semaine correspondante de 1857'.

Pour tous les articles non signés, J. Reboux.

Caisse commerciale de Roubaix. Jules DECROIX, VERNIER, VERLEY et Co. ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE. Le 24 Février, à deux heures.

ANNONCES

Etude de M. LANVIN, Notaire à Roubaix. Ville de Roubaix. MAISON ET VASTE ÉTABLISSEMENT COMPRENANT 2 FILATURES L'UNE DE LAINE CARDÉE ET L'AUTRE DE LAINE PEIGNÉE A VENDRE POUR EN JOUIR DE SUITE.

L'an 1858, le Mardi 16 Mars, trois heures de relevée, M. Lanvin, Notaire à Roubaix, procédera en son étude à la vente, en une seule adjudication, des biens repris au texte et dont suit la désignation.

Article premier. - Rue de la Fosse-aux-Chênes. Une grande et belle Maison, autrefois occupée par MM. Dèfrenne frères et sœurs, et en dernier lieu par M. Henri Coisne, formant actuellement deux demeures distinctes et pouvant avec facilité être réunies en une seule. Cette maison possède de belles caves et beaux greniers, une très-grande citerne et un puits; une écurie et un hangar; deux cours entre lesquelles existe un grand bâtiment à trois étages, à usage de fabrique.

Article deux. - Rue des Ecorcheurs. Un vaste Bâtiment à trois étages, contigu à l'article précédent, comprenant deux Filatures, l'une de laine cardée et l'autre de laine peignée; longeant la rue des Ecorcheurs et tenant dans le fond à la propriété de M. V. Cavrois. Dans ces deux filatures se trouvent trois forts générateurs, une puissante machine à vapeur, les arbres de transmissions de force pour tous les étages, des tuyaux de conduite pour le chauffage à la vapeur et l'éclairage au gaz.

On traiterait à l'amiable du mobilier industriel servant à l'exploitation des deux filatures, comprenant sept assortiments de laine cardée et leurs accessoires, un assortiment mixte de douze cardes avec ses accessoires, trente-huit métiers et leurs préparations, etc. S'adresser pour renseignements en l'étude de M. LANVIN, Notaire à Roubaix, chargé de cette vente et des conditions. (891)

Vente par suite de Faillite COMMUNE DE FLERS, A la distillerie des sieurs A. Debailleux & Co. LUNDI 1^{er} MARS, A 9 HEURES DU MATIN, D'UN MATÉRIEL DE DISTILLERIE. Consistant notamment en Pipes, futailles, tonneaux, cuvelles, seaux, brouettes, bois à travailler, bois à brûler; Instruments aratoires, machine à semer les betteraves, ustensiles de forge, une grande quantité de graine de betterave, plusieurs balances et séries de poids; 11 bons Chevaux de trait et 2 Chevaux de cabriolet et les harnais, 7 chariots, 2 camions, 2 tombereaux, un tilbury et une cariole; Une série complète d'instruments pour analyser la potasse; Une partie considérable de sacs de laine, paille, foin et beaucoup d'autres objets. Cette vente se fera par le ministère de l'un des huissiers Broutin et Rannier, de Lille. (896)