

## ABONNEMENT.

## Saumur :

Un an . . . . . 30 fr.  
Six mois . . . . . 16  
Trois mois . . . . . 8

## Poste :

Un an . . . . . 35 fr.  
Six mois . . . . . 18  
Trois mois . . . . . 10

## On s'abonne :

A SAUMUR,  
Chez tous les Libraires ;

A PARIS,  
Chez MM. RICHARD et C<sup>ie</sup>,  
Passage des Princes.

## POLITIQUE, LITTÉRATURE, SCIENCES, INDUSTRIE

## L'ECHO SAUMUROIS

JOURNAL D'ANNONCES JUDICIAIRES ET AVIS DIVERS

BUREAU : PLACE DU MARCHÉ-NOIR

## INSERTIONS.

Annonces, la ligne . . . 20 c.  
Réclames, — . . . . 30  
Faits divers, — . . . . 75

## RÉSERVES SONT FAITES :

Du droit de refuser la publication  
des insertions reçues et même payées,  
sans restitution dans ce dernier cas ;  
Et du droit de modifier la rédaction  
des annonces.

## On s'abonne :

A SAUMUR,  
Chez tous les Libraires ;

A PARIS,  
Chez MM. HAVAS-LAFITTE et Co,  
Place de la Bourse, 8.

L'abonnement continue jusqu'à réception d'un avis con-  
traire. — L'abonnement doit être payé d'avance.

Paraissant tous les jours, le lundi excepté.

Les abonnements de trois mois pourront être payés en tim-  
bres-poste de 25 cent., envoyés dans une lettre affranchie.

SAUMUR,

26 Août 1873.

## DISCOURS DE M. DE BROGLIE.

En réponse au toast qui lui a été porté au dîner du préfet de l'Eure, par M. Pouyer-Quertier, président du Conseil général, M. le duc de Broglie a prononcé le discours suivant :

## Monsieur le président du Conseil général,

Je vous remercie, je remercie ceux de mes collègues qui se sont associés à vos paroles par leur assentiment, des témoignages si chaleureux de sympathie dont vous voulez bien m'honorer. Je les reçois avec une vive satisfaction, non pas en mon nom personnel (je ne mérite de tels éloges, pas plus que je ne les recherche), mais au nom du gouvernement que je représente, du Président de la République, qui est le chef de ce gouvernement, et de l'Assemblée nationale qui l'a investi de sa confiance.

Le concours que vous nous apportez nous est aussi précieux que nécessaire. Nous sommes engagés dans une lutte périlleuse, non, quoi qu'on en dise, contre aucune institution, ni aucune opinion politique, mais contre les principes destructeurs de tout ordre social qui se sont glissés dans trop d'esprits pendant le trouble causé par nos calamités publiques, et qui ont déjà, une fois, dans un jour néfaste, mis le comble à nos désastres.

Cette lutte ne peut être l'œuvre ni d'un seul acte ni d'un seul jour ; le mal que nous poursuivons se reproduit sous cent formes différentes ; il faut le suivre sous ses déguisements divers et faire face à toute heure à ses attaques. Le succès serait impossible si nous ne pouvions compter sur le concours ferme, actif, de tous les gens de bien, tous également intéressés, quels qu'ils soient et de quelque part qu'ils viennent, dans cette cause qui leur est commune.

Nous pouvons leur promettre l'appui d'une administration vigilante, dévouée à l'inflexible exécution des lois ; mais il faut qu'à leur tour ils nous aident et s'aident eux-mêmes. Nous ne pouvons rien sans eux, sans leur courage ; nous ne pouvons rien, surtout, sans leur union.

C'est cette union que le gouvernement s'est efforcé de maintenir et qui a fait, dans ces derniers temps, la force de l'Assemblée nationale.

C'est par l'oubli de ses dissentiments intérieurs, par sa résolution de rester unie et serrée autour des principes conservateurs, que la majorité de cette Assemblée s'est montrée digne de la confiance du pays. Le pays s'attend à ce que cette union ne soit pas rompue.

Quand va venir à son heure le devoir de traiter les graves problèmes politiques, l'Assemblée saura, j'en ai la confiance, après les avoir abordés en pleine liberté, dans une discussion loyale, les résoudre dans un sentiment de concorde, faisant l'ire les préférences personnelles pour ne tenir compte que des périls et ne songer qu'au salut de la société.

Le gage de cette union salutaire, nous le trouvons surtout, laissez-moi le dire, dans le choix qu'a fait l'Assemblée, quand elle a disposé naguère du premier poste de

l'Etat. M. le préfet rendait tout à l'heure hommage à un passé illustre et à des services éclatants ; il avait raison, et je ne voudrais affaiblir aucune de ses paroles.

La reconnaissance est un grand devoir national ; l'Assemblée l'a poussée, je crois, à l'égard du dernier Président de la République, jusqu'à une limite qu'elle n'aurait pu franchir sans abdiquer ses droits ou désertier d'autres devoirs plus impérieux. Mais la part ainsi justement faite à des services que personne ne conteste, le mérite qui s'ignore et qui s'oublie lui-même a droit aussi à ne pas être méconnu.

Convenons donc que c'est pour tous les partis une bonne fortune sans pareille, que d'avoir pu remettre, d'un commun accord, le dépôt du pouvoir à un homme dont la loyauté sans reproches a découragé la calomnie ; un homme à qui personne n'oserait prêter, même par l'insinuation la plus détournée, soit un calcul, soit une arrière-pensée personnelle ; — un homme dont la modestie n'est pas éblouie par l'éclat du rang suprême, et qui paraît presque importuné par sa gloire militaire depuis que l'ombre de nos malheurs en a assombri l'aurore ; — un homme exempt de cette recherche de popularité et de cet attachement au pouvoir qui dictent souvent aux hommes d'Etat de dangereuses complaisances ; voilà bien, dans les périls que nous traversons, le chef naturel des gens de bien.

Rangeons-nous tous autour du nom vénéré du maréchal de Mac-Mahon, et si nous assurons avec lui le salut de la France, nous aurons mis en lumière un grand enseignement moral, plus nécessaire que jamais à recueillir dans les temps de révolution : c'est que dans la vie privée, comme dans la vie publique, la vraie, la suprême habileté, c'est encore l'honneur et la vertu.

En attendant que cette œuvre s'accomplisse, le Conseil général de l'Eure peut continuer, dans leur ordre régulier, ses paisibles travaux. Je serai heureux d'être auprès du gouvernement l'interprète des vœux légitimes qu'il peut former au nom de ce beau département, dont l'attachement à l'ordre, à l'autorité légale, aux vrais intérêts de la France ne se démentira pas.

## Chronique générale.

Le *Mémorial diplomatique* a reçu de Vienne la communication suivante :

« Nous recevons, de bonne source, une lettre de Vienne, en date du 20 août, qui s'étend longuement sur l'entrevue de Frohsdorff et les questions qui s'y rattachent.

« Nous résumons fidèlement le contenu de cette lettre, en disant que M. le comte de Chambord se montre pleinement satisfait de la visite de M. le comte de Paris.

« Le chef de la maison royale de Bourbon témoigne son entière confiance dans l'avenir de la France, et il déclare qu'il ne manquera à aucun des devoirs que lui impose sa position vis-à-vis de la nation.

« Cette lettre ajoute que M. le comte de Chambord, dans différentes conversations, aurait développé les vues les plus larges et les plus libérales relativement au droit électoral des Français. »

On lit dans le *Journal de Paris* :

M. le comte de Paris et M. le duc de

Montpensier sont allés, il y a peu de jours, déjeuner et passer une partie de la journée chez M. Guizot, au Val-Richer.

A cette occasion, l'ancien ministre de la monarchie de Juillet avait réuni quelques invités.

La robuste vieillesse de M. Guizot continue à être un sujet d'étonnement et d'admiration pour tous ceux qui l'approchent. Jamais sa démarche n'a été plus assurée, son regard plus pénétrant, sa parole plus ferme, son intelligence plus active et plus vigoureuse.

M. Guizot s'est longuement et affectueusement entretenu avec le petit-fils de son ancien roi.

Il est à peine nécessaire de démentir ici les bruits ridicules qui voudraient faire croire à des dissentiments entre les princes d'Orléans et l'illustre homme d'Etat de la monarchie constitutionnelle.

M. Guizot se tient scrupuleusement en dehors de la politique active ; mais ceux qui ont l'honneur de le voir de près savent que ses sympathies sont complètement acquises à tout ce qui peut assurer l'union du parti conservateur.

Il fait d'ailleurs le plus grand cas de l'esprit politique de M. le comte de Paris, lequel, de son côté, n'a jamais cessé de lui témoigner la plus entière et la plus légitime confiance.

Les réfugiés de Genève ont décidé qu'ils fêteraient l'anniversaire du 4 septembre par un banquet. Garibaldi a été invité à le présider. Celui-ci a accepté avec empressement. Des invitations, à ce qu'assure un journal, auraient été adressées à tous les membres du gouvernement de la Défense nationale et la présidence honoraire à M. Thiers.

On prête aux démocrates socialistes de Paris et autres lieux l'intention d'imiter leurs frères de Genève ; mais si l'envie leur en prend, ils ne surprendront pas le gouvernement, comme on dit, « sans vert. »

Le maréchal de Mac-Mahon a reçu hier la visite de M. Léon Renault, préfet de police, et s'est entendu avec lui sur les mesures d'ordre à prendre pour l'anniversaire du 4 septembre.

Non, ainsi que le dit la *Presse*, à qui nous empruntons le fait, que l'on craigne le moins du monde des manifestations, mais le maréchal et le préfet de police sont tous deux d'avis que l'on n'est jamais trop prudent.

Des ordres vont être expédiés aux préfets pour qu'ils prennent aussi des mesures.

La *Presse* publie les renseignements suivants sur les expériences d'artillerie qui se font en ce moment :

« Un véritable conseil de guerre a lieu en ce moment à Versailles, sous la présidence du maréchal-président de la République. Il s'agit de prendre une décision définitive à l'égard du système à adopter pour la construction de nos nouveaux canons de campagne.

« Sont présents : le ministre de la guerre et les chefs du service de l'artillerie au ministère, le général Forgeot et les membres du comité d'artillerie, le général Frébaull, commandant l'artillerie de marine, les colonels Montluisant, Berger, de Reffye, Mangin, Layetones, etc. ; en un mot, toutes les notabilités de l'armée française.

« La grande question à débattre après

celle du système doit être celle du métal. Jusqu'à ce jour, les expériences ont donné l'avantage aux pièces de bronze à culasse tubée et à gargousse obturatrice du colonel de Reffye, qui offrent toute sécurité et donent de longues portées.

Par contre, les pièces d'acier des autres systèmes ont donné des vitesses plus grandes, des tirs plus justes, mais des portées moindres, et souvent des éclatements. Enfin, l'acier français, que nous devons employer pour n'être tributaires de personne, ne possède pas encore toutes les qualités reconnues, sans conteste, aux aciers anglais et allemands.

On le voit, le problème est complexe, et on ne peut que féliciter le gouvernement de la prudence avec laquelle il a dirigé cette enquête, et de l'impartialité apportée par le nouveau ministre dans l'examen des graves questions qui intéressent la réorganisation de l'armée. »

## TRANSPORT DE FRANCE EN ANGLETERRE.

On lit dans la correspondance Saint-Chéron :

Depuis longtemps, les savants cherchent les moyens d'établir une communication plus rapide et plus directe entre l'Angleterre et la France.

M. Dupuy de Lome a vivement intéressé l'Académie des sciences dans sa dernière réunion en lui communiquant le projet qu'il a étudié pour organiser cette communication.

Il ne s'agit ni de creuser un souterrain ni de construire un port, mais tout simplement d'améliorer dans une grande proportion les facilités de la navigation et de mettre pour les marchandises et les voyageurs la côte de France à une heure des côtes anglaises ; la difficulté à résoudre est celle-ci : Si l'on veut appliquer à la Manche les avantages de la grande navigation, il faut d'abord trouver un port sur la côte française, ensuite éviter de transborder la marchandise au départ et à l'arrivée.

M. Dupuy de Lome résout la question entièrement. Il propose la création d'un nouveau port à Calais ; il évite les transbordements en construisant des navires qui emporteront d'un bloc chaque train montant ou descendant, à voyageurs ou à marchandises.

Le problème est absolument résolu, dit-il, il n'y a plus qu'à passer à l'exécution, et, puisque je fais connaître à l'Académie l'élément technique de ce projet en laissant de côté l'élément financier, ce n'est que justice de citer le nom de M. Brunel, l'habile ingénieur anglais qui m'a aidé dans mes travaux.

En ce qui concerne le port, voici la solution adoptée : Nous n'avons pas besoin de l'aide de l'Etat, nous n'avons recours pour l'exécution qu'à l'initiative privée ; nos recettes couvriront au-delà nos dépenses en laissant une rémunération convenable aux capitaux.

Quant à l'embarquement des trains, il se fera également avec une extrême facilité. Les trains franchiront le pont de 1,100 mètres qui aboutit à la jetée, poussés par la locomotive. La jetée extérieure est double. La première regarde le large, la seconde le port. Le train suivra la première, s'aiguillera sur la seconde et arrivera ainsi au point d'embarquement.

Comme le niveau des eaux varie avec les marées, il a bien fallu prendre ses précautions. On a fait trois ports d'embarquements : l'un correspondant aux grandes marées, l'autre aux marées moyennes, le dernier aux basses mers ; la pente a été convenablement rachetée, de manière que le train ne se trouve dans chaque port qu'à un mètre vingt du niveau de l'eau. Aussi, selon les circonstances, le

train sera poussé au port qui conviendra le mieux.

Le bâtiment accoste le quai, il vient s'engager dans un retrait qui coupe la voie de fer, la manœuvre s'opère avec sûreté à l'aide de câbles et de grues à vapeur, une fois fixée, et c'est l'affaire de quelques instants; on jette de la voie sur le navire un pont-levis dont les rails sont assujettis à céder aux légers mouvements du bâtiment; les rails du pont-levis se raccordent à ceux du navire.

La locomotive pousse et le train prend sa place dans l'entrepont du paquebot. La locomotive reste à terre, bien entendu; il est inutile d'emporter un poids mort. Le train est fixé solidement dans son long compartiment, et en moins de six minutes trains et voyageurs sont installés.

Les portières s'ouvrent de plein pied avec le pont du navire, et les voyageurs sont transportés comme par enchantement dans un vaste salon bien aéré. Au bout d'une heure de travail, on remonte en wagon de l'autre côté de la Manche et le train continue sa route en terre ferme.

Les bateaux porte-trains de la Manche ne seront qu'au nombre de trois, dont un de rechange. Chaque bateau pourra faire quatre voyages complets et transporter 2,500 voyageurs et 2,600 tonnes de marchandises.

Un petit modèle de port d'embarquement et de nombreux plans sont placés sous les yeux de l'Académie.

## LA VIE A VIENNE.

Le correspondant du Français lui écrit de la capitale de l'Autriche :

Vienna est probablement la ville la plus chère de l'Europe. Après un séjour de trois semaines, j'en vais partir en secouant la poussière de mes souliers sur sa tête et en vidant mes derniers kreutzers dans les mains toujours tendues des hôteliers et des restaurateurs. Londres est presque une ville économique, et Paris est certainement une merveille de bon marché en comparaison de Vienne.

Cela tient sans doute à l'Exposition, mais cela tient aussi à d'autres causes plus générales, et notamment à ce que Vienne est une ville de plaisir et une ville d'agiotage. Ici, l'or et l'argent sont d'une rareté extrême : on ne voit que du papier. Il y a quelque rapport entre ce papier-monnaie, qui représente les sommes les plus faibles, depuis un florin, et les assignats de notre première République. Peut-être la défaveur qui s'attache à ces chiffons de papier et leur dépréciation relative ne sont-elles pas non plus sans influence sous l'extravagante cherté de la plupart des choses dans la capitale de l'Autriche.

C'était bien pis, dit-on, dans les premières semaines de l'Exposition universelle. Je le crois. Les Viennois ont donné là un exemple de rapacité sans pudeur et d'avidité sans scrupule qui se sent du commerce des juifs dont leur ville est infestée; mais la moralité de la comédie est qu'ils ont été les premières victimes de cette exploitation éhontée. Vienne a tué la poule aux œufs d'or. Les magistrats se sont émus; la municipalité a pris des mesures qu'on nous a racontées; mais la vérité vraie que la baisse, — une baisse, hélas! trop relative, — s'est produite comme à la Bourse, parce que les valeurs n'étaient plus demandées. Par la force des choses, il a fallu en rabattre et mettre de l'eau dans sa bière.

Vous ne pouvez vous figurer tous les préparatifs que Vienne avait faits pour exploiter la riche proie que la Welt-Austellung devait abattre dans ses filets. Beaucoup d'habitants s'étaient mis en mesure de détacher une chambre de leur appartement. On avait bâti de vastes hôtels, dont quelques-uns, comme l'hôtel Tauber, dans la Prater strasse, sont des caravansérails de premier choix pour le luxe, le service et les notes. Un propriétaire trop prévoyant avait eu l'idée d'en élever un jusque sur le sommet du Cahlenberg, une petite montagne qui domine Vienne et qui est un but d'excursions pour les voyageurs amis des vues pittoresques et des souvenirs historiques. C'est du Kahlenberg que s'élança Sobieski, avec le duc de Lorraine et Maximilien de Bavière, pour délivrer Vienne assiégée par les Turcs. C'est au Kahlenberg que Mozart a composé sa *Flûte enchantée*. Les propriétaires de l'hôtel du Kahlenberg avaient espéré que les visiteurs de l'Exposition aimeraient à retrouver chaque soir le calme de la nature et le silence de la solitude: il en est réduit à vendre de la bière aux visiteurs de la montagne.

Un autre spéculateur plus ingénieux avait imaginé de construire, à Ulm, toute une flottille de bateaux-hôtels qui devaient servir tout à la fois à amener les voyageurs et à les loger. Cette idée fit beaucoup de bruit. On s'y intéressa en haut lieu, et l'ambassadeur de Wurtemberg à Vienne obtint

pour ces auberges flottantes la permission de séjourner dans le canal du Danube situé derrière l'Exposition. C'est là que je suis allé les voir, en traversant les steppes, les fondrières, les casse-cou, les chantiers et l'espèce de misérable village fondé par les travaux de régularisation du fleuve. La flottille est amarrée le long de la rive, portant en tête le drapeau du Wurtemberg.

J'ai visité la *Saxonia* et la *Bavaria*, autant qu'il m'en souviendra. Sur le pont sont les bureaux de l'administration et les salles à manger; en bas, les cabines à un et à deux lits. C'était en plein jour: je n'ai pas vu un seul habitant, mais tous les lits étaient faits, et la fille de service m'a assuré que les cabines étaient louées pour la plupart. Elles coûtent 1 florin et demi par jour. Je plains les malheureux qui sont condamnés à ce *carcere duro*, et ayant à traverser soir et matin, pour aller à l'Exposition ou rentrer dans leur triste cellule, de vastes espaces baignés de soleil et dépourvus de toute apparence d'ombrage.

On a multiplié les tramways, qui déjà sillonnaient la ville, et on les a poussés jusqu'aux portes de l'Exposition. La Compagnie des omnibus de Paris a même établi à Vienne une succursale, et, dans les premiers jours de mai, elle avait mis en circulation vingt-cinq voitures. Je doute que ça ait été là pour elle une opération très-brillante.

Tout ce qu'on a ouvert de nouveaux cafés-concerts, de nouveaux jardins-restaurants, de nouvelles brasseries musicales est imaginable. Le *Sperl* s'est repeint à neuf. Le *Waux-Hall* s'est taillé des pelouses, des bosquets, des ronds-points à n'en plus finir sous les arbres du Prater. On a fait venir les plus fameux artistes de l'Eldorado. On a bâti le *Stadt-Theatre*, une espèce d'Odéon, mais moins lourd, plus élégant et mieux dirigé que l'Odéon de Paris. Le *Patti* a chanté à l'Opéra, achevé depuis peu, et dont il n'est pas bien sûr que le nôtre dépasse les splendeurs. Rossi joue encore au théâtre *Am der Wien*. Offenbach et M. Lecoq, les *Cent Vierges*, la *Belle Hélène* et la *Timbale d'argent* remplissent toutes les affiches. Les *Clodoches* de Paris eux-mêmes se sont rendus à Vienne pour la circonstance.

J'oubliais d'ajouter, parmi les mesures prises, la création de grands baraquements destinés à contenir environ 4,000 lits, par la direction générale de l'Exposition universelle. Comment croire que tous ces préparatifs ne fussent point d'une nécessité pressante, quand les statisticiens les plus infatigables avaient calculé qu'il se produirait un mouvement de 40 millions de personnes sur la seule ligne du Sud; et quand M. le baron Schwarz promettait un arrivage moyen de dix mille étrangers par jour, — lesquels, hélas! se sont réduits jusqu'à n'être jamais que 200 à 250! On rira longtemps encore à Vienne de la fameuse dépêche annonçant, au mois de juin dernier, l'arrivée de dix mille Américains partis de New York par train de plaisir. Comme on ne voyait rien venir, on remonta à la source, et il se trouva que c'était une dépêche adressée par un banquier à l'un de ses correspondants de Vienne, mais où il s'agissait de dix mille dollars et non de dix mille hommes.

Enfin il faut se contenter de ce qu'on a et faire ce que l'on peut. L'exploitation commence dès la gare, par les voitures. Jamais la police n'a pu faire entrer ses tarifs dans la tête des cochers de Vienne; ils ont le leur, et eux seuls y voient clair. Triplez les prix de Paris, surtout s'il s'agit d'une voiture à deux chevaux, et vous n'obtiendrez pas encore le total. Pour me faire conduire, avec deux petites valises, de la gare du Sud à l'hôtel, situé, il est vrai, près de la gare du Nord, j'ai donné à mon cocher trois florins et demi, et encore ne semblait-il qu'à moitié content. Le florin, comme on sait, a une valeur nominale de 2 fr. 50, et il en est venu à correspondre pour les prix à notre franc. Ce qui coûte 1 franc à Paris coûte généralement 1 florin à Vienne. Les voitures à un cheval, dites *confortables*, valent un peu moins cher; mais le total dépend toujours, pour le voyageur, de l'humeur du cocher.

Je n'ai jamais pu faire un repas, si modeste qu'il fût, surtout à l'Exposition, pour moins de 3 florins, c'est-à-dire 7 fr. Encore, pour rester dans ces bornes modestes, faut-il se priver d'une foule de choses dont on ne se priverait pas à Paris dans un déjeuner à 3 fr. Le moindre vin de France monte ici à des prix fabuleux. Le champagne coûte au minimum 6 florins; mais on peut, — on doit même se passer de champagne. Un prétendu saint Julien, de très-petite famille, dépassé généralement 2 florins la demi-bouteille. Un dessert de fruits coûte 80 kreutzers, c'est-à-dire 40 sous. Si vous vous laissez aller, dans un restaurant d'honnête mine, à manger seulement un potage, un bifteck aux pommes, des petits pois et des fraises, avec

une demi-bouteille de Vosnaler, vous en avez pour 5 à 6 florins, suivant une note que je retrouve dans ma poche.

A Doenbach, qui est le Bougival de Vienne, dans une gorgolle où je dinai en compagnie d'un ami, au milieu d'un bal champêtre de servantes, nous avons obtenu gaillardement, avec l'éternel veau rôti de la cuisine allemande et je ne sais quel autre plat analogue, un total de 4 florins 52. Encore fut-ce à la condition de ne boire que de la bière et de repousser avec indignation une de ces étroites bouteilles de vin blanc du pays, semblables à des flacons de parfumeur, qui ne contiennent même pas un verre, et que la carte marquait 1 florin 40. A l'un des cafés de l'Exposition, avec le même ami, nous nous asseyons à une table et demandons une bouteille de bière et une portion de gâteau sec; mon ami prend deux cigares, je prends deux cigarettes, et nous prions le garçon de nous dire ce qui lui est dû. Là-dessus le garçon tire le crayon en permanence derrière son oreille, déchire une feuille de son carnet et dresse laborieusement une note dont la lenteur de rédaction nous fit frémir. Nous en avons pour un florin 60, c'est-à-dire 4 fr. Les cigares étaient cotés 15 sous pièce: ils en valaient 3. Les moindres cigarettes sont d'ailleurs ici à 2 kreutzers, c'est-à-dire 5 centimes, et elles sont loin de valoir les cigarettes de caporal dont la régie française nous donne trois et une fraction pour un sou.

On voit que tout est dans la même proportion, et il est inutile de multiplier ces exemples. On est quelque temps à se faire à cette indication par florins et par kreutzers sur les cartes: on les prend d'abord pour des francs et des centimes, et l'on trouve bien cela un peu cher, mais abordable néanmoins. Il en résulte que la demi-bouteille qu'on croyait payer 1 50, vous revient à 3 75. Cette petite leçon vous apprend à être attentif. Puis on finit par s'y faire, et par trouver bon marché ce qui, dans les premiers jours, eût fait pousser des cris d'épouvante.

Les voyageurs peuvent trouver maintenant à l'hôtel des chambres très-présentables à 3 florins par jour, en y joignant le service et à la condition de monter un peu haut. Mais la liste des pourboires est interminable. Au moment du départ, vous trouvez rangés sur votre passage la fille de chambre, le garçon de chambre, le commissionnaire qui a brossé les habits et ciré les chaussures, le garçon qui a monté jadis et qui vient de descendre vos bagages, — enfin le haut et puissant personnage qu'on appelle le portier. Le Guide Joanne règle scrupuleusement ce qu'on doit donner pour chaque jour à chacun de ces employés. Je ne parle pas du garçon de table, qui se paye après chaque repas, ni du concierge de nuit, qui a droit à une rémunération toutes les fois qu'on lui fait ouvrir la porte.

Enfin, j'en vais sortir, et j'espère, Dieu aidant, qu'il me restera encore de quoi rentrer en France.

BERNADILLE.

## Chronique Locale et de l'Ouest.

Hier soir, à 4 heures, a eu lieu le carrousel de l'Ecole de cavalerie, en présence d'une foule innombrable. Plus de 10,000 spectateurs avaient envahi les tribunes et le pourtour de la carrière.

Nous reviendrons sur cette fête.

Une récente circulaire du ministre de la guerre prescrit que les jeunes gens de la classe civile qui veulent entrer à l'Ecole de cavalerie de Saumur passeront leurs examens du 21 au 22 septembre.

## Conseil général de Maine-et-Loire.

Extrait du compte-rendu analytique de la séance du mardi 19 août.

Présidence de M. le comte DE CIVRAC, président.

Au nom de la commission spéciale des chemins de fer, M. de Cambourg soumet au Conseil le texte de la réponse à adresser à M. le ministre des travaux publics pour le remercier de sa dépêche télégraphique d'hier, concernant le réseau départemental des chemins de fer de Maine-et-Loire.

Cette rédaction, mise aux voix, est adoptée, et le Conseil décide que sa réponse sera adressée sur-le-champ à M. le ministre, par voie télégraphique.

Sur les conclusions de M. Berger, le Conseil vote un crédit de 442,857 fr. 15 c., à porter au sous-chapitre 18 du budget de 1874, crédit égal au produit de la troisième annuité de l'emprunt d'un million que le département a été autorisé à contracter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins de petite vicinalité faisant partie du réseau subventionné.

Sur les conclusions du même rapporteur, le Conseil général vote successivement les crédits suivants :

### Premièrement.

Un crédit de 4,500 fr. devant être employés par l'évêque et le préfet au soulagement des prêtres âgés et infirmes obligés de résigner leurs fonctions avant d'avoir droit à une pension, et 1,500 fr. pour l'entretien et l'amélioration de la Psalette d'Angers.

### Deuxièmement.

1° Un crédit de 3,500 fr. pour acquitter les frais d'impression et publication des listes électorales destinées aux élections qui doivent avoir lieu dans le courant de l'année 1874, pour le renouvellement par moitié des membres du Conseil général et des Conseils d'arrondissement, ci 3,500 fr.

2° Un crédit de 1,500 fr., pour frais d'impression des cartes d'électeurs et des feuilles de constatation des votes, ci 1,500 fr.

3° Un crédit de 1,695 fr. pour frais d'impression des procès-verbaux du Conseil général et des rapports de la commission départementale et du préfet, ci 1,695 fr.

4° Un crédit de 705 fr. pour frais d'impression du budget et des comptes départementaux, ci 705 fr.

Crédit total pour impression, 7,400 fr.

Le Conseil général remercie M. le préfet de la communication des comptes d'emploi des fonds d'abonnement affectés aux traitements du personnel des bureaux de la préfecture et des sous-préfectures.

Conformément à sa demande, il renouvelle le vœu que le gouvernement augmente ces fonds quand l'état des finances le permettra, les traitements des employés n'étant plus en rapport avec les conditions actuelles de l'existence.

Même rapporteur.

M. Bury donne lecture au Conseil du rapport au préfet concernant les caisses d'épargne.

Acte est donné de la communication.

Acte est donné également à M. le préfet :

1° De sa communication concernant la caisse départementale des retraites;

2° De son rapport concernant la taxe municipale sur les chiens.

Même rapporteur.

Après avoir donné lecture du rapport de M. le préfet sur la destruction des animaux nuisibles, M. Abellard, au nom de la première commission, demande que le crédit de 100 fr. proposé par M. le préfet pour les primes à distribuer pour la destruction des animaux nuisibles, soit élevé à 200 fr.

Le crédit de 200 fr. est voté.

M. le préfet, sur la demande de MM. Abellard et Juchault, s'empresse de déclarer qu'il fera insérer des instructions spéciales dans le recueil administratif, au sujet de la destruction des vipères.

Sur les conclusions du même rapporteur, le conseil fixe, comme les années précédentes, les taxes personnelles pour chaque journée de travail ainsi qu'il suit :

Pour la commune d'Angers,	» fr. 80
Cote personnelle,	2 40
Pour la commune de Saumur,	» 40
Cote personnelle,	2 40
Pour les autres communes du département,	» 50
Cote personnelle,	4 50

Le Conseil général élève de 2,000 fr. à 2,500 fr. le crédit pour secours de route et moyens de transport aux voyageurs indigents.

M. Abellard donne lecture au Conseil du rapport de M. le préfet sur le produit des impôts en 1872 et 1873, ainsi que des tableaux qui accompagnent ce rapport.

Les impôts indirects pendant les six pre-

miers mois de 1873 présentent une différence en plus de 594,272 fr. 88.

Le service de l'enregistrement et des domaines, une augmentation de 55,678 fr. 33.

Les postes présentent également une augmentation de 2,698 fr. 20.

Le Conseil général remercie M. le préfet de cette intéressante communication.

La parole est donnée aux membres de la deuxième commission.

Sont votés successivement par le Conseil, sur le rapport de M. Guibourg, divers crédits, parmi lesquels :

450 fr. pour entretien de la maison d'arrêt de Saumur ;

480 fr. pour le rétablissement à la prison de Saumur, sur bitume, des planchers pourris d'une cellule et du logement du gardien ;

350 fr. pour le Tribunal de Saumur.

M. Guibourg donne lecture au Conseil du rapport de M. le préfet sur le nouveau palais de justice d'Angers.

Conformément à ses conclusions et à la demande de M. le préfet, le Conseil vote le crédit de 30,000 fr., en priant M. le préfet de vouloir bien insister auprès de qui de droit pour que des allocations supérieures à 400,000 fr. nous soient désormais attribuées par l'Etat, attendu qu'il importe pour la conservation des travaux accomplis d'arriver le plus tôt possible à la couverture du palais.

M. Grignon, au nom de la deuxième commission, présente le rapport sur les archives départementales. La commission de permanence a vérifié l'état de ces archives ; elle estime qu'il y a lieu de féliciter M. Port de l'excellente situation du service.

La parole est donnée aux membres de la quatrième commission.

Le Conseil général, sur la proposition de M. le général de Rochebouët, rapporteur de la quatrième commission, désigne M. de Soland pour faire partie du classement définitif des jeunes gens qui concourront en 1873 pour leur admission au volontariat d'un an.

Le même rapporteur propose au Conseil de voter la subvention à fournir à l'Etat relativement à la création d'établissements militaires, aux conditions suivantes :

300,000 fr. pour l'établissement d'une brigade d'artillerie, laquelle serait ajoutée aux régiments complétés d'infanterie et de cavalerie formant actuellement la garnison de la ville d'Angers. — Ou bien pour l'établissement d'une brigade de cavalerie et d'un régiment du génie ou de pontonniers, le régiment complet d'infanterie étant conservé.

Dans le cas où la garnison ne comprendrait que le régiment de cavalerie et celui d'infanterie, actuellement à Angers, mais tous deux au complet, augmentés d'un régiment de pontonniers, cette subvention serait réduite à 450,000 fr.

M. du Réau, rapporteur, donne lecture successivement des rapports de M. le préfet sur les mines houillères, la recherche des minerais de fer dans l'arrondissement de Segré, les ardoisières, les carrières diverses, ainsi que du rapport de M. l'ingénieur des mines sur le travail des enfants dans les manufactures, et propose de remercier M. le préfet de ces intéressantes communications. Ces conclusions sont adoptées.

Sur les conclusions de M. Chevalier, rapporteur, au nom de la quatrième commission, le Conseil général vote, en second lieu, 4,200 fr. pour la société des courses de Saumur.

M. Arnous-Rivière donne lecture au Conseil du rapport de M. le directeur des postes sur la situation du service dans le département.

La quatrième commission a examiné avec le plus grand soin le classement proposé par M. le directeur pour la création de douze nouvelles distributions. Voici dans quel ordre elle propose au Conseil de classer les communes : Gonnord Parçay, Liré, Varennes-sous-Montsoreau, Chigné, Mouli-

herne, Saint-Macaire, Cheviré-le-Rouge, Chon, Saint-Martin-du-Bois, Saint-Georges-Châtelais.

Dans sa session d'avril, le Conseil avait demandé que la question de création d'un bureau de poste à Chigné ou à Genneteil fût étudiée pour la présente session. M. le directeur des postes, traitant cette question avec développement, démontre qu'il n'y aurait avantage dans le service qu'autant que la nouvelle distribution serait installée à Chigné, centre des trois communes qui doivent être détachées du bureau de Noyant : Genneteil, Broc et Chigné, et tel est l'avis de la quatrième commission.

Après une discussion, à laquelle prennent part MM. Berger, Juchault, Gennevraye et M. le rapporteur, le Conseil se décide en faveur de Chigné.

Le classement est et demeure donc arrêté dans l'ordre proposé par la quatrième commission.

GENNES. — Le Maire de la commune de Gennes prévient que l'assemblée dite de la Saint-Louis aura lieu le 31 août.

Les marchands étalagistes y trouveront aide et protection.

Jeux divers, mât de cocagne, et, au clocher Saint-Eusèbe, feu d'artifice tiré par M. Vincent, d'Angers.

THOUARCE. — Dimanche prochain, 31 août, aura lieu, à Thouarcé, une grande fête musicale, organisée par la musique de Thouarcé (dite la Lyre Thouarcéenne), avec le concours des musiques de Brissac, le Champ, Faye, Joué-Etiau, Louerre, Saint-Mathurin, la Salle-de-Vihiers, et celui des sages-pompier.

Le soir, à la suite du banquet, concert, puis retraite aux flambeaux exécutée par toutes les sociétés réunies.

Fête vénitienne : illuminations, flammes de Bengale et fusées volantes.

## THÉÂTRE.

La soirée d'hier a été un nouveau triomphe pour la troupe d'opéra. Tous les artistes ont fait preuve du plus remarquable talent et ont été applaudis comme ils le méritaient. De même que la veille, la salle était littéralement comble.

Ce soir, M. Chantilly termine son trop court séjour parmi nous en nous donnant l'Ombre, cette œuvre ravissante de Flotow, que tout le monde voudra entendre.

Mardi 26 août (clôture irrévocable),

Pour la première fois à Saumur,

### L'OMBRE

Opéra-comique en 3 actes, paroles de M. de Saint-Georges, musique de M. de Flotow.

Représenté pour la première fois à Paris, sur le théâtre de l'Opéra-Comique, le 7 juillet 1870.

Distribution des rôles :

Fabrice, sculpteur en bois..... MM. CHARELLI.  
Antoine Mirouet, médecin de campagne..... KASTNER.  
M<sup>lle</sup> Abeille, jeune veuve et fermière..... M<sup>lle</sup> DIANY.  
Jeanne, servante de campagne... M<sup>lle</sup> DUJARDIN.

La scène se passe en 1707, dans un hameau de la Savoie, sur la frontière de France, pendant la guerre des Cévennes.

Vu son importance, cette pièce sera jouée seule.

## Variétés.

### LES TRAINS.

On se fait en général dans le public des idées fort erronées concernant certains services de l'exploitation des chemins de fer.

La composition des trains, la nature des véhicules, le poids des trains, leur rapidité, les mesures de précaution, le règlement sur les machines, l'entretien du matériel, la visite des véhicules, leur restauration, leur mise à la réforme, etc., tout cela forme un code de préceptes et d'avis assez volumineux que le public ne connaît guère, mais que les agents de l'exploitation savent par cœur, et qu'ils appliquent, sauf de très rares exceptions, avec une vigilance et une fermeté dignes d'éloges.

On est toujours porté à critiquer les Compagnies toutes les fois que survient un retard, un arrêt, un événement, un accident quelconques. Il faut pourtant se convaincre d'une chose, c'est que les Com-

pagnies sont le plus intéressées à ce qu'aucun accident ne se produise.

Sait-on que le moindre événement purement matériel se traduit en frais de plusieurs milliers de francs pour elles, et par centaines de mille francs quand il y a blessés ou morts ?

On s'étonne, on s'impatiente, on se livre souvent à des récriminations quand un train ralentit sa marche ou s'arrête.

Les voyageurs sont tentés de croire que c'est à plaisir qu'un chef de gare, un mécanicien, un chef de train ordonnent ou exécutent un arrêt. Il faut que l'on sache bien que quand cela a lieu, c'est qu'il y a toujours un motif de sécurité publique, et que tous les agents obéissent à des règlements impérieux, de l'observations desquels dépend souvent la vie d'une multitude de personnes.

En ce qui concerne la rapidité des trains, il faut dire qu'elle n'est pas uniforme sur toutes les lignes. Bien plus : la rapidité adoptée pour un train n'est pas égale sur tout le trajet qu'il parcourt. Tel train part de Paris ou de Lille avec une rapidité de 60 ou 70 kilomètres à l'heure, qui ralentit cette rapidité sur une section, la reprend sur une autre, la ralentit de nouveau, etc., etc.

Ce qu'il est intéressant de connaître, c'est le poids moyen du matériel roulant des chemins de fer.

Voici à ce sujet des chiffres précis :

Une locomotive et son tender pèsent 60 tonnes (60,000 k.).

Un fourgon chargé, 4 tonnes (4,000 kilog.).

Un wagon de voyageurs, 2 tonnes (2,000 kilog.).

Un wagon poste (bureau ambulant) pèse 5 tonnes (5,000 kilog.).

Il résulte qu'un train rapide, composé ordinairement de cinq wagons de voyageurs d'un bureau ambulant et de deux fourgons, pèse en moyenne de 23 à 25,000 kilog., non compris, bien entendu, la locomotive et le tender.

Il faut remarquer que le poids est d'autant moins élevé que la rapidité est plus considérable.

Une explication est toujours utile au sujet des fourgons qui accompagnent un train.

Les règlements exigent, dans l'intérêt de la sécurité publique, qu'une locomotive ait entre elle et le train un fourgon. Si l'on attelle au train deux locomotives, ce sera deux fourgons que l'on mettra à sa suite.

On n'ignore pas que c'est sur le fourgon voisin de la locomotive que se tient le chef de train, attentif à la marche des wagons et ayant sous la main la corde qu'il fera mouvoir et qui mettra en branle une cloche destinée à prévenir le mécanicien en cas d'événement.

### LES BOHÉMIENS.

Les dépêches télégraphiques annoncent depuis quelques jours que des bandes de Bohémiens, chassés d'Italie, arrivent en France par le mont Cenis.

Ce n'est pas par le mont Cenis seulement, mais par les autres issues que ces peuplades errantes pénètrent sur le territoire français. Depuis un certain temps on en voit passer par la frontière de Vintimille et par le col de Tende. Que viennent-ils faire en France ? Il est bien difficile de le savoir. Quand on voit ces malheureuses tribus, ces hommes, ces enfants, ces femmes, on se demande à quel genre de travail ils sont voués et quelle est la profession qu'ils exercent pour vivre.

Au point de vue de la salubrité publique, il importe que l'autorité, sans les repousser, les oblige à séjourner loin de tout centre d'habitation.

Leur saleté est indescriptible. Par le temps d'épidémie qui se révèle un peu sur tous les points, la présence et le contact de pareilles gens pourraient devenir une cause de peste.

Qu'on juge de leur malpropreté par ce qui suit :

Les Bohémiens dont il est question voyagent par familles, par bandes, par tribus.

Ils portent avec eux une tente et quelques ustensiles de ménage.

Point de linge, point de vêtements. Tout cela est, pour eux, bagage inutile. Ils sont vêtus, hommes et femmes, de toiles de couleurs, dites indiennes. Ils ne s'en dépouillent jamais. Jamais est un peu trop dire ; ils s'en dépouillent quand le vêtement, usé, troué, déguenillé, ne tient plus sur leurs membres.

Ils sont pourvus, pour la plupart, d'une chevelure luxuriante. Ces tresses abondantes sont tortillées derrière la tête.

Leurs mains, leur figure sont de la couleur des chaudrons qu'ils emploient à leur cuisine. Bref, les Arabes Bédouins qui campaient, il y a quelques années, à la porte Bab-Azoun, à Alger, et qui étaient un objet de dégoût pour la population, étaient peut-être moins repoussants que ces Bohémiens.

Ils campent en rase campagne, sur le rivage de

la mer ou sous les arbres. Ils dressent leurs tentes, allument du feu, vont à la ville voisine acheter du pain et des légumes, mangent et se couchent. Ils sont sur pied de bonne heure. La toilette est bientôt faite : l'eau ne souille jamais leur figure et leurs mains.

Quelques tribus ont des chevaux, mais quelles bêtes ! C'est pitié de voir la maigreur de ces malheureux quadrupèdes.

On voit souvent ces Bohémiens se présenter dans les maisons et les boutiques, demander qu'on leur confie les ustensiles en cuivre de cuisine pour être étamés et mis à neuf. Il faut dire que ces pauvres parias n'excitent guère la confiance publique et qu'ils n'obtiennent que bien peu de chaudrons, de marmites, etc., à réparer.

D'où viennent ces pauvres créatures ? Les uns disent que ces malheureux viennent d'Italie, du Piémont, dont ils sont originaires. C'est la faim et la misère et non l'autorité qui les chassent. D'autres prétendent qu'ils sont Moldaves, Hongrois, Valaques, Africains, Espagnols, Allemands.

On assure que ces peuplades réunies formeraient un effectif de quatre millions.

Après avoir esquissé leur physionomie, il est juste de dire un mot sur les qualités morales de ces Bohémiens.

On les dit très-observateurs des bonnes mœurs. Ils sont fort pacifiques, polis dans leur langage à l'égard des habitants, et on ne cite pas un fait de déloyauté, d'infidélité à leur égard.

Nous disions plus haut que la faim et la misère chassent ces malheureux de leur pays.

Les Bohémiens ne sont pas les seuls à se réfugier dans notre pauvre France, qui offre du travail et du pain à tous. Voyez dans les ports de mer du Midi, à Marseille, à Toulon, à Cette, voyez ces ouvriers étrangers, qui vivent du travail pénible des transports ; ils meurent de faim dans leurs contrées, et c'est en France seulement qu'ils trouvent du travail et du pain.

### UN CONTE.

Un joli conte que nous trouvons dans le *Petit Provençal* :

Un paysan laboureur et gémit de sa fatigue. Satan paraît auprès de lui et lui dit :

— Tu te plains à bon droit, pauvre gars, car ton travail est d'une bête de somme et non pas d'un fils d'Adam ; mais j'ai parié que je verrais un homme content. Donne-moi ton aiguillon et les mancherons de ta charrue, je ferai ta besogne.

Le paysan obéit. Le diable touche les bœufs. En un tour de roue les sillons se dressent à côté des premiers et l'ouvrage est terminé.

— Est-ce bien ainsi ? demanda Satan.

— Oui, mais la semence est si chère cette année !

Le diable fit mieux que de lui répondre, il fouetta l'air de sa longue queue et les petits grains oblongs commencèrent de pleuvoir sur la pièce dru comme grêle.

— J'espère maintenant que j'ai gagné mon pari ?

— Peuh ! répondit l'homme, ce n'est peut-être que de bonne semence perdue. Il faut compter maintenant avec la gelée, la sécheresse, l'humidité, les orages, la rouille, que sais-je encore ?

— Tiens, dit le diable, voici le soleil et la pluie dans cette boîte, prends-les et uses-en à ta fantaisie.

Le laboureur en usa bien, car son blé végéta dans des proportions parfaitement inconnues jusqu'alors ; mais les voisins n'avaient pas profité moins que lui des températures qu'il se fabriquait, et l'août étant venu, Satan le surprit considérant d'un œil d'envie le champ voisin de celui qui avait été ensemencé à si peu de peine et de frais.

— Tu n'as donc pas encore ce que tu désires ? lui demanda-t-il.

— Hélas ! répliqua l'autre, tous les greniers vont crever sous le poids des gerbes, le blé sera vendu à vil prix ; cette belle récolte m'aura ruiné.

Tandis qu'il parlait, Satan, qui avait cueilli un épi au hasard, l'égrenait entre ses mains ; et, ayant soufflé sur les bales, il montra au laboureur que tous les grains de blé étaient de l'or pur.

Celui-ci en prit un, l'examina minutieusement sur toutes ses faces, puis, avec un geste et l'accent du désespoir.

— Ah ! mon Dieu ! s'écria-t-il, faudra-t-il de l'argent pour faire contrôler et poinçonner tout cela ?

L'histoire ne dit pas si le diable tordit le col de son protégé ; il serait vraiment regrettable qu'elle eût fini autrement.

### AVIS ADMINISTRATIF.

MM. les entrepreneurs de travaux publics qui désireraient traiter à l'amiable avec l'ad-

