

pas encore en rapport avec la force de sa population. Enfin, les dépenses scolaires y sont absolument municipales et votées du libre consentement des habitants...

Un seul de ces établissements, comptant six cents élèves, donna l'instruction classique ordinaire et ouvre l'accès des universités. Deux autres ont supprimé le grec de leur programme...

Les examens ne sont pas des concours, mais des épreuves éliminatoires, dirigées par les maîtres eux-mêmes de chaque établissement...

Partout l'enseignement des langues vivantes est très sérieux. Tous les élèves apprennent véritablement à parler et à écrire le français et l'anglais.

Un enfant que j'ai vu chez son père, dit encore M. Browning, a causé avec moi en anglais, très correctement et avec facilité.

Il est des matières du français, et ces études ne font aucun tort aux mathématiques, à l'histoire, à la géographie, ni aux exercices physiques.

Le nombre des élèves qui suivent ces cours d'enseignement secondaire est à Francfort de 3,000, pour une population de 140,000 habitants.

Or, c'est à peine si l'on en compte 12,000 dans toute l'Angleterre — ce qui s'explique quand on sait qu'en Grande-Bretagne l'enseignement secondaire coûte en moyenne de 150 à 300 livres par tête...

Quelle est la conséquence de cet état de choses, simplement au point de vue des affaires? dit pour conclure M. Browning. C'est que nous sommes absolument débordés par les Allemands...

Demandez à un horloger anglais de vous expliquer un nouveau mécanisme. Il appellera immédiatement son ouvrier allemand.

Vous trouvez des Allemands professant dans nos Universités. Ils enseignent chez nous jusqu'au français! Eh bien, aveugles ceux qui ne voient pas la leçon que nous donnent ces choses.

CONVOI FUNÈBRE. — Les familles Duculty, Dubessy, et David prient les amis et connaissances qui n'auraient pas reçu de lettre de faire part du décès de

Madame veuve DUBESSY, née Claudine DUCULTY

décédée le 22 novembre, à l'âge de 64 ans, de vouloir bien leur faire l'honneur d'assister à ses funérailles qui auront lieu demain mercredi, 25 novembre, à 9 h. 1/2 du matin.

Le convoi se réunira au domicile mortuaire, grande rue Saint-Roch, 36, pour se rendre à l'église paroissiale de Saint-Roch.

LES RAPIDES DU MÉKONG

Nous reproduisons, d'après les journaux maritimes, les passages les plus intéressants d'une lettre de M. le capitaine de vaisseau Réveillère, qui a réussi à forcer les rapides du Mékong.

M. Réveillère a remonté le Mékong sur une étendue d'environ 120 kilomètres, de Kratieh, dans le haut Cambodge, à 12°27' jusqu'à Stung-Treng dans le Laos, à 13°28' de latitude nord.

Les derniers rapides, et les plus dangereux qu'il a franchis, sont désignés sur les cartes sous le nom de rapides de Préapatang. Ils sont situés à 13°15' de latitude nord, à quelques kilomètres de la frontière du Laos.

Le 8 septembre, au petit jour, la Sagai appareillait du village des pauvres Penons.

La chef penon était à bord, à l'avant; on l'avait tout à fait amarré, la veille, avec un verre de rhum, du tabac, des cigarettes, des biscuits, du fil et des saignées...

Au lever du soleil, nous mouillons devant le terrible barrage. De notre mouillage, il semblait absolument infranchissable...

L'interprète m'expliqua alors que le barrage, qui, par un effet de perspective, semblait d'une seule pièce, se composait en réalité de deux fragments: l'un en aval, adossé à la rive droite; l'autre en amont, adossé à la rive gauche...

Dans l'S à faire, comme route, il y avait de l'eau en quantité largement suffisante; mais, dans le passage, la vitesse du courant surpassait tout ce qu'on pouvait imaginer...

Je lui dis, en lui faisant un dessin qu'il saisis fort bien: — Je vais essayer de remonter avec le torpilleur; mais il faut que tu comprennes bien comment il est fait en dessous.

C'est un petit bateau, mais il a une grande hélice; pour marcher vite, il lui faut de grandes jambes; cette hélice a plus de 8 mètres... et si elle venait à toucher, nous serions tous noyés comme des chiens, tu comprends?

A sept heures, le torpilleur quittait la Sagai. Je prescrivis à M. de Fésigny de continuer ses travaux comme s'il n'était pas à bord, de ne pas s'occuper de moi, que j'allais reconnaître le barrage avec le torpilleur.

Quelques minutes après avoir quitté la Sagai nous étions devant le barrage. Le spectacle était terrifiant. A côté d'arbres dont les troncs, tout en étant en dehors du vrai rapide, se trouvaient déjà dans un courant d'une violence extrême; l'eau tourbillonnait, sa couleur devenait noire; s'ouvraient et disparaissaient sans qu'on eût presque le temps de les voir. Je stoppai.

L'interprète me montra le second barrage et me dit ces paroles tentatrices: — Après cela la route est libre!

De sa main, le chef penon me dessina dans l'air l'S, le serpent, que le torpilleur aurait à décrire. La courbe qu'il avait dans la pensée ne me parut pas avoir des inflexions exagérées.

L'équipage du torpilleur était commandé par M. Vignot; j'avais avec moi mon adjoint M. Guibertau. Je me recueillis une dernière fois... Une voix intérieure me pressait de passer, de ne pas m'arrêter devant cet épouvantail et d'obéir à la force supérieure qui me poussait. Je demandai solennellement à l'interprète:

— Y a-t-il de l'eau? — Il y a de l'eau. — Tu en es sûr? — Je suis sûr.

Je me tournai vers le capitaine du torpilleur et lui criai: — A toute vitesse!

Et le torpilleur partit comme un trait. Alors tout se passa comme dans un rêve; je remarquai d'abord que le torpilleur remontait beaucoup plus vite le courant que je n'avais osé l'espérer... que, sur l'indication du chef penon de venir sur tribord, le torpilleur vint sur tribord. Nous rangeons de près les arbres de gauche en montant...

Tout cela se passait au milieu d'un chaos d'eau bourbeuse, de poussière d'eau. Et le bravia 44 avait absolument l'air à son aise au milieu de toutes ces fureurs. Il s'avageait avec une dédaigneuse fierté, comme un être conscient, sûr de sa force. Dans de pareilles circonstances, où tout tient du rêve et de la fantaisie, on apprécie mal le temps; j'estime que tout cela dura cinq minutes.

L'interprète me dit: — Nous sommes passés, il n'y a plus de dangers devant nous.

Et je fis cette réflexion: « Ce n'est pas tout de monter, il faudra redescendre ». Puis, je me dis: « Baste! nous descendrons bien ».

Néanmoins, causant avec mes officiers, la question s'agitait: « Lequel est le plus dangereux: monter ou descendre? » Descendre parut plus facile.

Une fois le barrage enlevé, recommença la navigation éternante contre un courant violent au milieu d'un dédale d'îlots, de bou-

quets d'arbres submergés — navigation agitée au suprême degré, mais sans dangers réels.

A sept heures trois quarts nous doublions la pointe rocheuse de la frontière cambodgienne, et nous entrions dans le Laos.

Le voyage de retour fut sans intérêt jusqu'au barrage; nous n'avions qu'à contempler le grand fleuve, les merveilleuses forêts qui le bordent, ses beaux îlots verts.

Quand nous approchâmes du barrage, j'étais debout à l'avant du torpilleur, avec un conseil composé de l'interprète, de l'esclave cambodgien, du chef penon. La confiance régnait sur les visages... Enfin, nous entrions dans la ligne des remous... elle se déroula devant nous comme un serpent colossal nageant à la surface de l'eau; les fluctuations des tourbillons simulent les mouvements d'un gigantesque reptile... Les arbres défilent à côté de nous comme dans un train.

Nous faisons le premier coude sans nous en apercevoir, le courant se charge de la besogne; il en serait probablement de même du second, mais il était plus dur... et puis ce ne serait pas théâtral.

— A toute vitesse Tribord! Droit! Ce que nous flions en ce moment, je ne m'en doute pas, mais cela tient du vertige.

— Babord!... L'interprète, l'esclave cambodgien, le chef penon battent des mains, dans l'ivresse du triomphe.

L'interprète rit à pleines dents, le Cambodgien pousse un cri de sauvages, le Penon trépigne, et je dis à l'interprète: — Dis au chef penon qu'il aura mon veston à boutons d'or.

A l'esclave je donnerai une piastre. — C'est la première qu'il voit de sa vie, me dit l'interprète. Certainement il n'a jamais revê possession pareille.

En arrivant à bord de la canonnière, je tins ma promesse, je donnai mon veston à boutons d'uniforme, au chef penon, qui se crut transformé...

Et maintenant, conclusions. Ce passage des rapides est-il un stérile coup d'audace personnelle? Je ne le crois pas. C'est en navigation qu'il est surtout vrai de dire: « Il n'y a que le premier pas qui coûte ».

Autrefois on eût regardé comme un fou celui qui aurait parlé d'aller à Samboc avec une chaloupe à vapeur; les grands avisos de la station locale, les grandes canonnières y vont aujourd'hui comme on va de Paris à Saint-Cloud.

Le barrage de roches écarté, toute cette longue file d'obstacles qui s'étend sur une longueur de 40 milles de Samboc à la frontière est d'une navigation malaisée sans doute; mais ces difficultés sont de celles que l'on surmonte tous les jours. Il n'est pas un patron des côtes de Bretagne qui ne fasse mieux, sans avoir la prétention de rien faire d'extraordinaire.

Quant au barrage de roches, il faut l'étudier aux basses eaux; ma conviction absolue est que ce barrage sera un nouvel exemple de l'apologue des Bâtons flottants. De loin c'était un monstre, de près ce n'est rien.

C'est donc je doute moins encore, c'est qu'avec quelques centaines de kilos de dynamite au plus, en faisant sauter peut-être deux ou trois roches, on redressera le canal des rapides que j'ai parcouru. Alors, il n'offrira pas la moindre difficulté, car bien certainement il ne faudra pas, à beaucoup près, la vitesse d'un torpilleur pour remonter les rapides...

Ma conviction arrêtée est que la journée du 8 septembre portera, un jour, ses fruits, mais à la condition sine qua non qu'on fasse, aux basses eaux, une très minutieuse étude du fleuve. Or, cette étude est un travail de longue haleine, exigeant de ceux qui auront à l'accomplir une santé robuste, une volonté de fer.

Le résultat sera-t-il en proportion du travail? Pour moi, il n'y a pas l'ombre d'un doute. M. de Fésigny et moi nous avons tracé la route... Mais ce n'est qu'un sentier, il faut le rectifier et l'élargir.

Nos flottilles n'iraient-elles que jusqu'à Stung-Treng, ce serait déjà un résultat immense, c'est à ce point qu'aboutira forcément un jour, tout le commerce du Laos.

Le Mékong est destiné à porter sur ses rives deux grandes villes: Stung-Treng, capitale commerciale du Laos;

Pnom-Penh, situation merveilleuse, recevant les produits du Laos et d'une moitié du Cambodge par le Mékong lui-même, de l'autre moitié du Cambodge et de la plus fertile partie de Siam par le bras qui alimente les grands lacs.

Alors Saigon, par l'intermédiaire de ces deux grandes villes, cumulera le commerce de Siam, du Laos, du Cambodge et de la Cochinchine, et deviendra une situation unique au monde.

En deux mots, il faut monter dans le plus bref délai une très sérieuse campagne hydrographique dans les rapides du Mékong, et plus haut dans le Laos.

BULLETIN TÉLÉGRAPHIQUE

Vienne, 23 novembre. (Sans réserves.)

On télégraphie de Belgrade (source serbe), que le bruit court que le colonel Topalovitch aurait coupé la retraite aux Bulgares à Silvnitza et que le colonel Benitzky avec la division de Schamadje, serait entré à Sofia sans résistance.

Une grande surexcitation règne à Belgrade. On doute ici de l'exactitude de cette grave nouvelle.

Sofia, 23 novembre. Le colonel Nicolaïeff, avec des renforts considérables, est arrivé hier à Silvnitza. Les Bulgares vont prendre l'offensive.

Chemins de fer. Voici l'horaire des trains pour les différentes lignes de la région:

De Saint-Etienne à Lyon. Matin: 4 h. 50 (dir. et); 8 h. 26; 11 h. 53. Soir: 2 h. 29; 5 h. 01 (direct); 6 h. 22; 8 h. 20; 10 h. 42 (direct).

De Lyon à Saint-Etienne. Matin: 4 h. 44 (arrivée à 6 h. 44); 7 h. 25 (arrivée à 9 h. 48); 9 h. 40 (arrivée à midi 13); 11 h. 32 (arrivée à 1 h. 58). Soir: 1 h. 58 (arrivée à 4 h. 21); 3 h. 45 (arrivée à 5 h. 33); 5 h. 55 (arrivée à 7 h. 56); 8 h. (arrivée à 10 h. 46); 10 h. 59 (arrivée à 1 h. 05 matin).

De Saint-Etienne à Roanne. Matin: 6 h. 05; 10 h. 05. Soir: 4 h. 36; 6 h. 05.

De Roanne à Saint-Etienne. Matin: 5 h. 33 (arrivée à 7 h. 34); 8 h. 14 (arrivée à 11 h. 14). Soir: midi 45 (arrivée à 3 h. 55); 5 h. 57 (arrivée à 7 h. 57); 7 h. 06 (arrivée à 10 h. 04).

De Saint-Etienne à Clermont. Matin: 6 h. 59; 10 h. 22. Soir: 2 h. 14; 6 h. 15 (jusqu'à Bonson); 8 h. 10 (jusqu'à Boën).

De Clermont à Saint-Etienne. Matin (de Boën): 5 h. 39 (arrivée à 8 h.); 5 h. 20 (arrivée à 11 h. 34); 10 h. 05 (jusqu'à Tiers). Soir: 1 h. 10 (arrivée à 6 h. 52); 5 h. 27 (arrivée à 10 h. 23).

De Saint-Bonnet à Saint-Etienne. Matin: 5 h. 33; 9 h. 27. Soir: 4 h. 05.

De Saint-Etienne au Puy. Matin: 7 h. 02; 8 h. 12 (jusqu'à Firminy); 10 h. 01. Soir: 1 h. (jusqu'à Firminy); 5 h. 45; 8 h. 05 (jusqu'à Firminy).

De Puy à Saint-Etienne. Matin: 4 h. 50 (arrivée à 7 h. 56); (de Firminy) 10 h. 40 (arrivée à 11 h. 31). Soir: (de Firminy) 1 h. 19 (arrivée à 2 h. 06); 1 h. 22 (arrivée à 4 h. 45); (de Firminy) 6 h. 48 (arrivée à 7 h. 42); 7 h. 02 (arrivée à 10 h. 28).

De Saint-Just à Annonay. Matin: 7 h. 27 (départ de Firminy à 8 h. 21); 11 h. 25 (départ de Firminy à 2 h. 06 soir); 6 h. 52 (jusqu'à Firminy).

D'Annonay à Firminy. Matin: 4 h. 13 (arrivée à 7 h. 02); 11 h. 45 (arrivée à 3 h. 35). Soir: 5 h. 56 (arrivée à 9 h. 14); 8 h. 31 (jusqu'à Bourg-Argentaulement).

Tous les trains de Saint-Etienne à Givors correspondent à peu près directement avec ceux de Givors à Chasse pour la ligne de Marseille.

Marché de Montbrison

Table with market prices for various goods like Froment vieux, Blé froment de commerce, Seigle, Orge nouvelle, Avoine nouvelle, Colza, Pommes de terres, etc.

Table with market prices for various goods like Froment 1re qualité d. décal., Id. 2me id., Id. 3me id., etc.

GRAND-THEATRE DE SAINT-ETIENNE

Mardi 24 novembre 1885, LE GRAND MOGOL, opéra comique en 3 actes et 4 tableaux. On commencera par Les Projets de ma Tante, comédie en 1 acte.

EDEN-CONCERT

3, rue de la Croix, et rue du Treuil, 21. Débuts des ONZELLAS, gymnastes, deux hommes et une dame. Immense succès des CHIARINI, troupe de Ballet-Pantomime composée de vingt personnes.

PRADO

Place Saint-Charles. Dimanche 29 novembre 1885, de 1 h. 1/2 à 5 heures 1/2. GRANDE MATINÉE DANSANTE. Prix d'entrée: 50 c. par cavalier donne droit à une consommation.

G. BEILLIER AGENT DE CHANGE

17, Rue de Paris 17 SAINT-ETIENNE. VENTE & ACHAT DE TITRES. TOUS ORDRES SUR PARIS ET LYON comportent uniquement le COURTAGE OFFICIEL.

André PORTALLIER, Saint-Etienne

La maison se charge de l'échange des actions de la société des FORGES de FRANCHE-COMTE à raison de DEUX actions anciennes contre UNE nouvelle.

Le coupon de l'exercice 1884-85 ne se payant qu'après l'échange des anciens titres, les porteurs sont invités à déposer sans retard les actions dont ils sont détenteurs.

Crédit Lyonnais

FONDÉ EN 1863. SOCIÉTÉ ANONYME. CAPITAL: 200 MILLIONS. SAINT-ETIENNE. 7, Place de l'Hôtel-de-Ville, SAINT-CHAMOND RIVE-DE-GIER.

ORDRES DE BOURSE A PARIS ET LYON. DEPOTS DE TITRES. A SAINT-ETIENNE, LYON ET GENÈVE. SOUSCRIPTION AUX ÉMISSIONS. Encaissement et escompte de coupons.

Le CRÉDIT LYONNAIS délivre à guichet ouvert les obligations ci-dessus, au prix indiqué chaque jour dans ses bureaux, net de tous frais.

ASSURANCES. Sur la vie, contre l'incendie et contre les accidents.

Le Gérant: J. BESSEYER. Imp. du Republicain de la Loire, r. de la République, 14