

venir en arrière, je voulais te dire que ce n'est pas Jeannette qui a mangé la confiture, c'est moi.

—Toi ? s'écria ma mère, allons donc ! C'est une leçon que t'a apprise cette fille... Décidément c'est une domestique dangereuse.

—Oh ! maman !... Et j'étais indignée... Et je suffoquais... J'avais envie de pleurer et je ne le pouvais pas...

—Mais, mère, je te jure... —Taisez-vous, mademoiselle...

Alors une idée me passa par la tête pour prouver l'innocence de ma pauvre petite bonne. J'avais à portée de ma main le comptoir, je l'attirai à moi, j'y plongai mon doigt à trois reprises et puis je m'écriai triomphalement :

—Tiens, maman, voilà comment j'ai fait ! tu vois bien que ce n'est pas Jeannette...

III

—Bravo, fit le docteur... Et que fit madame votre mère ?

—Ah ! dame, fit la charmante femme en rougissant un peu, elle fit ce que font les mamans en pareille circonstance... Il est vrai que je l'avais bien mérité...

—Bien mérité ? s'écria le vieillard !... Sapristi ! si j'avais été votre maman, moi, je vous aurais d'abord appliqué sur chaque joue un gros baiser et vous aurais confectonné, séance tenante, une gigantesque tartine de confitures... une tartine d'honneur, enfin...

—Mais alors, mon cher confident, il y a gros à parier que je ne serais plus gourmande aujourd'hui...

—Et vous le regretteriez, j'en suis sûr... —Pour-être... Encore une tasse de thé, docteur...

La bouilloire chantait toujours sur la table, et la petite duchesse étendit avec amour du beurre doré sur une seconde tranche de pain viennois.

LE CANAL DE SUEZ

(Voir la gravure, p. 22)

La semaine dernière, nous reproduisions une lettre de M. de Lesseps, qui établissait les véritables relations de l'Angleterre envers le canal de Suez, ainsi que la cause et le résultat de l'achat par cette puissance d'une partie des actions de la Compagnie universelle du canal de Suez. Nous avons eu que l'attention que cette transaction attire en ce moment nous offrait l'occasion de présenter à nos lecteurs un résumé de l'histoire de ce travail gigantesque, accompagné d'un panorama du canal, qui fait comprendre parfaitement la position relative de Port-Saïd et de Suez, ainsi que la ligne que suit le canal dans toute sa longueur.

Avant la création du canal, M. de Lesseps, illustre promoteur de cette grande œuvre, énumérait ainsi lui-même ses futurs avantages : « Grâce au percement de l'isthme de Suez, nous aurons une communication maritime tout à fait directe entre l'Orient et l'Occident du monde. La route de l'Inde se trouvera abrégée de 2800 lieues pour l'Amérique du Nord, de 3000 lieues pour le bassin des mers du nord de l'Europe et de 4000 lieues pour les villes du bassin de la Méditerranée. Aujourd'hui, le navire qui part des ports de l'Occident est obligé de faire un parcours de plus de 6000 lieues, de passer une première fois la ligne équatoriale entre l'Amérique méridionale et l'Afrique, en allant doubler le Cap de Bonne-Espérance, et de passer une seconde fois la ligne pour remonter à l'île de Ceylan. Cette abréviation n'a pas convenu à la politique anglaise. Elle a pensé que la France, étant plus près des Indes, profiterait sans doute plus que l'Angleterre du percement de l'isthme, et pourrait lui enlever une grande partie du commerce de l'extrême Orient. Inbus de cette idée, nos voisins nous ont suscité toutes sortes d'obstacles depuis l'origine de l'entreprise. C'est donc en France que j'ai obtenu ma force, que j'ai rencontré la confiance qui conduira à l'accomplissement de ce grand travail ; c'est la France qui en aura la gloire ! »

En effet, il n'est pas d'œuvre dont la France puisse réclamer plus exclusivement la gloire. Conçue par un Français, elle a été soutenue par les capitaines français et exécutée tout entière par des ingénieurs et des ouvriers français.

Avant de passer à la description du canal lui-même et des travaux qu'il a nécessités, il est juste de parler des projets analogues qui l'ont précédé.

« Depuis les temps les plus reculés, dit M. Figuer dans sa remarquable étude sur le canal, les intérêts commerciaux ont appelé l'attention du monde sur la jonction de la Méditerranée et de la mer Rouge. Ces deux mers ne sont, en fait, séparées l'une de l'autre que par un intervalle de 30 lieues, intervalle qui était beaucoup moindre au commencement des temps historiques, et qui, selon toute apparence, devait être

nul dans les premiers âges du monde, de telle sorte que les deux mers communiquaient alors librement entre elles. Des dépôts de sable, des alluvions jetés par la Méditerranée et la mer Rouge, ont sans doute élevé peu à peu la barrière qui sépare aujourd'hui l'Égypte de l'Asie. On comprend donc que la réunion de ces deux mers, qui baignent de riantes et fertiles contrées, ait préoccupé à toutes les époques les souverains et les conquérants de l'Égypte.

Les avantages offerts par ce grand projet firent tenter plus d'une fois l'accomplissement d'une œuvre si éminemment utile aux relations des peuples de notre hémisphère.

Il est établi historiquement qu'un canal, reliant la Méditerranée à la mer Rouge, a existé en Égypte dès les temps les plus reculés, et ne disparut que par la négligence des populations à demi barbares de ces contrées.

Seulement ce canal n'était pas la jonction naturelle des deux mers : le Nil avait été pris comme moyen intermédiaire. Un canal avait été creusé entre la mer Rouge et le Nil, et le reste de la communication avec la mer s'établissait par l'embouchure de ce grand fleuve dans la Méditerranée.

Entrepris par Nécos, fils de Psammétique, 650 ans avant Jésus-Christ, ce canal fut achevé par Barius, fils d'Hystaspes, après que les Perses se furent emparés de l'Égypte. Hérodote, témoin oculaire de ce qu'il raconte, cinquante ans après Darius, l'a vu en pleine activité. Il commençait à Bubaste, sur le Nil, et venait aboutir, sur la mer Rouge, à Patymos. Les Pharaons l'entretenaient et l'améliorèrent. Strabon, qui voyageait en Égypte peu de temps avant l'ère chrétienne, vit aussi le canal chargé de navires. Les empereurs romains, et surtout Adrien, y firent exécuter des travaux et des accroissements considérables. Mais les califes, qui l'avaient fait d'abord réparer, le laissèrent déperir, et il parut que la navigation cessa complètement en 775. On trouve encore, sur le sol égyptien, des traces nombreuses et très-apparentes de cette ancienne voie de navigation.

Ce n'est que vers le milieu du XVII^e siècle que l'on reprit l'idée de relia la Méditerranée et la mer Rouge par un canal traversant l'isthme de Suez. Le célèbre Leibnitz présenta un projet à Louis XIV, qui fit en vain plusieurs propositions à ce sujet au sultan.

Lors de l'expédition française en Égypte, Napoléon reprit ce grand projet et le fit étudier par le corps de savants qu'il avait emmené avec lui. Non-seulement le peu de durée de l'occupation française empêcha de donner suite à ce projet, mais une erreur de nos savants vint le faire considérer comme impossible. D'après ces derniers, la mer Rouge devait avoir son niveau à une altitude de près de 10 mètres au-dessus de celui de la Méditerranée ; de sorte que le percement de l'isthme de Suez eût amené un débordement de la mer Rouge dans la Méditerranée. Les observations ultérieures prouvèrent que cette différence de niveau n'existe pas, et que, d'après la théorie de Laplace, tous les océans qui couvrent le globe offrent un niveau correspondant.

En 1841 et en 1847, on reprit de nouveau l'idée d'un canal reliant le Nil à la mer Rouge. Ce ne fut qu'en 1854 que M. de Lesseps, ancien consul de France au Caire, uni par les liens d'affection à Mohammed-Saïd, le nouveau vice-roi, conçut le grand projet qu'il devait avoir la gloire d'exécuter. M. de Lesseps ne se contentait pas de relia le Nil à la mer Rouge, il voulait percer l'isthme d'une mer à l'autre, et ouvrir une voie navigable pour tous les navires, quelles que fussent leurs dimensions.

Avant d'étudier activement le terrain de l'isthme, il s'était rendu compte, non-seulement de la possibilité de l'exécution, mais même de sa facilité relative.

Il suffira, en effet, de jeter un coup d'œil sur le plan panoramique de la page 22 pour voir que, sur son parcours, le canal de M. de Lesseps rencontre un nombre considérable de lacs qui devaient singulièrement faciliter la tâche du percement de l'isthme.

Le premier de ces lacs, la Menzaleh, est une immense lagune formée par le Nil sur la côte de la Méditerranée, puis viennent le lac Timsah, profonde dépression de terrain que M. de Lesseps a transformée en un magnifique bassin, et enfin les lacs Amers, qui communiquaient déjà sous les Pharaons avec la mer Rouge.

Sur les 120 kilomètres de l'isthme, il ne restait donc, en retranchant les lacs, qu'environ 80 kilomètres de terre ferme à creuser ; mais cela, il est vrai, à travers un pays tour à tour sablonneux et rocheux, complètement dépourvu d'eau potable et de ressources d'aucune espèce, et où un soleil brûlant devait rendre le travail impossible aux ouvriers européens et fort pénible aux indigènes eux-mêmes.

Avant définitivement établi le tracé du futur canal à travers l'isthme, M. de Lesseps fit inaugurer solennellement le commencement des travaux, le 25 août 1859. Après avoir donné lui-même le premier coup de pioche dans le sol du désert, il dit aux ouvriers réunis autour de lui :

« Au nom de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, nous allons donner le premier coup de pioche sur le terrain qui ouvrira l'accès de l'Orient au commerce et à la civilisation de l'Occident.

« Chacun de vous va donner son premier coup de pioche ainsi que nous venons de le faire. Rappelez-vous que ce n'est pas seulement la terre que nous allons remuer, mais que vos travaux apporteront la prospérité dans vos familles et dans votre beau pays.

On avait comme point où le canal devait déboucher sur la Méditerranée et où s'élève

aujourd'hui le port florissant de Port-Saïd, une bande de sable large de 100 à 150 mètres, à peine plus élevée que le niveau de la mer et du lac Menzaleh qui l'environnait. Tout auprès se groupaient quelques misérables huttes de pêcheurs, seuls habitants de ces rivages désolés.

C'est de ce côté que les travaux commencèrent. Mais bientôt l'eau potable vint à manquer, et les indigènes désertèrent en masse les travaux. M. de Lesseps dut installer des chaudières pour faire distiller l'eau nécessaire à cette multitude, et parvint à ramener les travailleurs.

Les deux premières années n'amenèrent que l'exécution d'une partie insignifiante du canal. Elles furent absorbées par les travaux préparatoires nombreux que nécessitait une si gigantesque entreprise. Il fallut étudier soigneusement le sol du pays, construire des magasins, des ateliers, des hangars, établir des chantiers, organiser des campements, élever des hôpitaux, des habitations pour le personnel européen, ouvrir des carrières, forer des puits et enfin réunir un immense matériel de machines et d'approvisionnements de toutes sortes. Pour donner une idée de l'importance de ces préparatifs, il me suffira de dire que la scierie mécanique installée par les ingénieurs de la compagnie dut en quelques mois fabriquer 13,800 brouettes et plus de 20,000 madriers.

En 1861, on avait déjà réussi à créer le havre de Port-Saïd, qui recevait dès lors de nombreux navires, et ce lieu, désert quelques mois auparavant, acquiescèrent subitement une population de deux mille âmes. Pendant ce temps le canal avançait dans l'intérieur des terres et approchait déjà du lac Timsah.

« Jamais, écrivait un voyageur qui visitait le canal pendant les travaux, l'image d'une fourmi n'a pu être plus justement employée que pour définir cette multitude d'hommes qui montent ou descendent les talus, qui s'agitent avec ordre et qui couvrent le terrain de têtes nombreuses comme les épis dans un champ de maïs. C'est un spectacle nouveau, mais intéressant ; singulier, mais instructif. On ne peut oublier que cette foule n'obéit ici qu'à l'ascendant moral de quelques Européens.

« Les ouvriers, au nombre de 12,000, sont échelonnés sur une ligne de quelques kilomètres ; les uns manient la pioche au pied du talus, dans le lit du futur canal ; la terre qu'ils enlèvent est chargée dans des paniers en jonc qu'on appelle *couffes*. Ces paniers passent de main en main jusqu'au sommet du talus. Ce système primitif donne des résultats qui surprendraient davantage encore, si l'on ne réfléchissait pas qu'on est sur le terrain classique des travaux exécutés à bras d'hommes. La tranchée s'ouvre en quelque sorte à vue d'œil ; elle court vers le sud. A voir l'ardeur des ouvriers, l'ordre du travail, la simplicité des moyens, la discipline et l'entretien des chefs subalternes, le calme et la sécurité des supérieurs, on pressent les progrès rapides et l'achèvement prochain de l'entreprise.

On travaillait jour et nuit. La nuit, les ouvriers étaient éclairés par des torches formées de branches d'arbres imprégnées de graisse.

L'eau potable est la question capitale de toute entreprise dans ces latitudes torrides et au milieu de ces déserts sablonneux. Dès 1861, M. de Lesseps, pénétré de cette idée, faisait creuser un canal qui devait amener l'eau du Nil jusqu'au lac Timsah. Cette entreprise, considérée ici comme un accessoire, eut excité l'admiration à elle seule si elle n'eût été éclipsée par son rival le canal des deux mers. Elle fut exécutée cependant en fort peu de temps, car le 2 février 1862 l'eau du Nil arrivait dans le lac Timsah. La longueur totale de ce canal était de près de 35 kilomètres ; sa largeur, 12 mètres ; sa profondeur, 1 mètre 20 cent.

Dès ce moment, les travaux marchèrent rapidement, et le 18 novembre 1862, il ne restait plus qu'un coup de pioche à donner pour faire écouler les eaux de la Méditerranée dans le lac Timsah. Il fut donné solennellement en présence d'une nombreuse assistance.

« Au nom de Son Altesse Mohammed-Saïd, dit M. de Lesseps, je commande que les eaux de la Méditerranée soient introduites dans le lac Timsah, avec la grâce de Dieu.

A ces mots les pioches creusent un sillon au centre du barrage, l'eau se précipite en bouillonnant dans la nouvelle voie, et bientôt le lac Timsah, qui n'était qu'un marais desséché insalubre, se transformait en une petite mer, à la surface limpide, sur laquelle pouvaient voguer les plus grands navires.

Le canal était alors creusé sur une longueur de 75 kilomètres. Il ne restait plus qu'à percer l'isthme jusqu'à Suez.

Les travaux furent repris avec un redoublement d'activité ; pendant que les ouvriers se dirigeaient en creusant du lac Timsah vers les lacs Amers, d'autres remontaient de Suez vers le même point. Puis simultanément le canal d'eau douce était prolongé jusqu'à Suez.

Enfin, le 16 août 1869, dix ans presque jour pour jour après le premier coup de pioche donné par M. de Lesseps, les eaux de la mer Rouge et de la Méditerranée venaient se confondre dans les lacs Amers. C'était le couronnement et le triomphe de cette gigantesque entreprise. Quelques mois après, le canal était ouvert à la navigation, et les plus grands navires de guerre de la France et de l'Angleterre le traversaient d'une mer à l'autre en toute commodité.

« Dix ans, écrivait M. Figuer en 1869, ont suffi pour transformer un pays désert en une contrée que sillonnent maintenant des convois de chemins de fer, des barques et des vaisseaux de toutes les nations. La population de l'isthme, à peine nulle autrefois, est aujourd'hui de 43,000 habitants environ, dont 23,000 Euro-

péens. Trois villes importantes ont surgi : Port-Saïd et Suez aux extrémités du canal, Ismaïlia au milieu de l'isthme, sur le lac Timsah.

« La longueur du canal est de 150 kilomètres, sa largeur est de 100 mètres. Son percement a nécessité le déblai de 73 millions de mètres cubes de terre. On a calculé que si l'on mettait les uns à la suite des autres tous les *couffes* (paniers) employés seulement pour le déblaiement du seuil d'El-Guisr, on formerait une ligne qui pourrait envelopper trois fois la terre.

« Jamais pareil travail n'a été exécuté avec autant de célérité ni avec d'aussi puissantes machines. Il nous suffira, pour prendre un terme de comparaison, de dire qu'à Paris, lors de l'Exposition universelle, on mit six mois à déblayer 400,000 mètres cubes de terre au Trocadéro, tandis qu'à l'isthme de Suez, dans les derniers temps, les dragues enlevaient deux millions de mètres cubes par mois.

« Le canal maritime est accompagné du canal d'eau douce. Des fils télégraphiques et des poteaux d'amarage s'échelonnent sur son parcours. Des habitations et des campements s'élèvent sur ses rives. Au lieu du silence de l'ancien désert, on trouve dans l'isthme le mouvement de la civilisation et le bruit de la vie.

« A Port-Saïd, tête de ligne du canal sur la Méditerranée, les jetées assurent la sécurité aux navires, en même temps qu'un phare éclairé par la lumière électrique et d'une portée de vingt milles (32 kilomètres) guide leur marche. Quatre bassins forment le port, dont les quais ont une longueur de quatre kilomètres et demi.

« Sur les bords du lac Timsah, à l'intérieur de l'isthme, s'est élevée une ville importante, qui a reçu le nom d'Ismaïlia, en l'honneur du vice-roi actuel. Là aboutissent le canal maritime, le canal d'eau douce et le chemin de fer d'Alexandrie et du Caire. La nouvelle ville est propre, animée et ressemble à une oasis. On devine les destinées prochaines de cette ville à sa position de port maritime au milieu des terres.

A l'autre extrémité du canal, c'est-à-dire sur la mer Rouge, la ville de Suez élève ses chantiers, ses hangars, ses ateliers. Rien n'y manque, entrepôts, bassins, larges quais. Le canal d'eau douce et le chemin de fer aboutissent à cette cité, qui n'était, il y a vingt ans, qu'un pauvre village perdu dans les sables. Les paquebots de l'Inde et de l'Australie viennent jeter l'ancre dans la rade. Ce sera bientôt l'entrepôt du commerce de l'Europe et de l'Asie.

Tout cela a été l'œuvre de dix ans, œuvre prodigieuse, qu'à elle seule eussait à honorer le siècle qui l'a vu exécuter et qui entourera d'une gloire immortelle le nom de son créateur, l'illustre M. de Lesseps.

Quant à l'utilité du canal, les quelques années qui se sont écoulées depuis son ouverture l'ont surabondamment prouvée. C'est ainsi que 1173 navires, représentant l'énorme capacité de 2,085,000 tonnes, l'ont traversé en 1873.

Devenu la grande voie commerciale de l'Asie et de l'Europe, le canal de Suez est aujourd'hui indispensable à la prospérité du globe, et sa fermeture serait une calamité pour toutes les nations.

LUCIEN D'ELINE.

QUELQUES PENSÉES.

Il faut enseigner les mots pour les pensées, et les pensées pour le cœur et la vie. — GRÉGOIRE GIRARD.

Ce n'est pas ce qu'on mange, mais ce qu'on digère qui rend fort. Ce n'est pas ce qu'on gagne, mais ce qu'on épargne qui rend riche. Ce n'est pas ce qu'on lit, mais ce qu'on se souvient qui rend savant. Ce n'est pas ce qu'on professe, mais ce qu'en pratique qui rend juste et équitable.

Rien n'est plus triste que de n'être pas ému par ce qui devrait nous émouvoir : on se croit l'âme desséchée ; on craint d'avoir perdu cette puissance d'enthousiasme sans laquelle la faculté de penser ne servirait plus qu'à dégoûter de la vie. — MME. DE STAËL.

LA PRUDENCE. — J'ai vu dans ma vie plus d'affaires perdues par la finesse que par l'imprudence. Je contemple sur le grand théâtre du monde, ou sur le théâtre de la société, ces grands héros de la dissimulation : en vérité, je ne voudrais pas de leur succès, pas plus que de leur moralité. Je fais consister la prudence, ou *ma* prudence, bien moins dans l'art de cacher ses pensées que dans celui de nettoyer son cœur, de manière à n'y laisser aucun sentiment qui puisse perdre à se montrer. — Si vous venez à toucher ma poche par hasard, je ne serais nullement inquiet, car vous ne sentiriez que mon mouchoir, ma lorgnette et mon portefeuille ; si je portais un poignard ou un pistolet, il en serait autrement. Je tiens donc mes poches nettes, et je les tourne volontiers. — JOS. DE MAISTRE.

Où s'arrêtera la science de nos parfumeurs ? Sur le prospectus d'un baume « pour le teint, » dont on comprendra que je supprime le nom, je copie textuellement :

« Appliqué au cou, aux bras, aux mains, il donne cette apparence de grâce, de pureté et d'innocence (?) qui sont toujours l'admiration de l'autre sexe. »

De l'innocence à 3 francs le pot, c'est admirable ! et quelle fortune ferait l'inventeur si l'innocence était un peu plus courue !