

dans un temps plus ou moins rapproché, l'Irlande, sinon libre, du moins en possession d'une certaine liberté qui lui permettra de faire les réformes nécessaires pour changer sa situation économique et améliorer la vie de son peuple, et c'est fermement convaincu que nous vous répétons, Irlandais, ce que Victor Hugo disait aux opprimés français :

O proscrits ! L'avenir est aux peuples ! Paix, gloire,  
Liberté, reviendront sur des chars de victoire  
Aux foudroyants essieux ;  
Ce crime qui triomphe est fumée et mensonge . . .

G.-A. DUMONT.

FIN.

## « LE VOYAGE DE M. PERRICHON »

Nous donnons à nos lecteurs un court résumé de la jolie comédie de M. Labiche, qui a été jouée sur notre scène, il y a quinze jours, par l'élite des amateurs de Montréal. Nous sommes peut-être un peu en retard. Il nous a été impossible de publier ce petit article dans notre numéro de jeudi dernier.

Marié à une honnête bourgeoise qui l'a rendu père d'une charmante fille, et récemment retiré du commerce de la carrosserie avec une quarantaine de mille livres de rentes, M. Perrichon s'avise un beau matin de proposer à sa femme et à sa fille un voyage en Suisse, pays qu'il appelle la pittoresque Helvétie, car, pour avoir été carrossier, il n'en a pas moins, à un très haut degré, le sentiment poétique.

La proposition est acceptée ; on boucle les malles, on monte en voiture et on arrive à la gare du chemin de fer de Lyon.

\* \*

Ici se place une scène d'excellente comédie.

Il faut voir Perrichon son sac de voyage dans une main, ses cannes et parapluies dans l'autre, une sacoche en sautoir et courant, se démanant, interrogeant, rebondissant du bureau des places au guichet des bagages, haletant, soufflant, ahuri.

C'est que ce n'est point une petite affaire, quand on n'en a pas l'habitude, qu'un départ pour « de lointains pays. »

\* \*

Néanmoins, le brave carrossier arrive à remplir toutes les petites formalités nécessaires, et en attendant l'heure du départ, il remet à sa fille un album sur lequel elle devra inscrire d'un côté les dépenses de route, de l'autre les impressions de route de la famille.

Pour commencer, il lui dicte ces nobles paroles : « Adieu, France, reine des nations ! »—Mais il n'a pas le temps d'en dire plus, la cloche sonne, le sifflet retentit, il faut partir.

\* \*

A leur suite se glissent deux jeunes gens, Armand et Daniel, que les beaux yeux de Mlle Perrichon ont séduits et qui se sont entendus pour entrer dans le wagon que choisirait la famille.

Tous deux sont également épris de la jeune fille ; mais ils se sont engagés mutuellement à se céder la place dès qu'il serait avéré que l'un est préféré à l'autre.

Nous retrouvons donc les cinq voyageurs en Suisse, et là les auteurs nous font assister à des péripéties très variées et du meilleur comique.

\* \*

En outre, à partir de ce moment, l'idée sur laquelle repose la pièce se dégage, fine et spirituelle, autant que juste et sagace. Elle est d'ailleurs empruntée à la sagesse des nations, qui dit « qu'à obliger un vilain, on ne recueille que chagrin. »

En effet, Armand a eu le malheur de rendre un service signalé à Perrichon ; il lui a sauvé la vie au moment où il allait être lancé dans un précipice par un cheval qu'il avait eu l'imprudence de monter, et Perrichon, honteux de son impéritie, ne peut pardonner à son sauveur.

Armand, qui a été le témoin et le réparateur de la maladresse, devient sa bête noire, son cauchemar, tandis que Daniel est son Benjamin, celui qu'il serait heureux d'avoir pour gendre.

Or, la raison de cette préférence est fort simple : Daniel s'est arrangé de manière à se faire sauver la vie par Perrichon ; il est donc son obligé, et s'il a usé de ce stratagème, c'est qu'il sait fort bien que les petits esprits supportent difficilement le fardeau de la reconnaissance, tandis qu'ils sont fiers de pouvoir à tout instant rappeler un service qu'ils ont eu l'occasion de rendre, pourvu toutefois que cela ne leur ai rien coûté.

\* \*

Les affaires d'Armand vont fort mal, et il serait obligé de se retirer devant Daniel si une heureuse circonstance ne venait enfin ouvrir les yeux au bonhomme Perrichon, en lui apprenant qu'il a été le jouet d'une ruse de la part de Daniel.

Entre l'humiliation d'avoir été sauvé et celle d'avoir été berné, le carrossier choisit la moindre, et il accepte Armand pour gendre.

\* \*

Inutile de dire que nous avons dû passer sous silence une foule de détails très intéressants et habilement liés à l'action.

Contentons-nous de constater le succès de fou rire qu'a mérité et obtenu cette comédie, dans laquelle l'humour et la verve ne tarissent pas et sont joints aux plus fines observations. X\*\*\*

## NOS GRAVURES

### Inauguration du monument de la défense de Paris

Le monument de la défense de Paris, dû au ciseau de M. Barrias, et placé au rond-point de Courbevoie, sur le piédestal sur lequel, avant la guerre, s'élevait la statue de Napoléon I<sup>er</sup>, a été inauguré il y a quelque temps.

La cérémonie a été favorisée par un temps magnifique.

De grands mâts ornés de drapeaux et d'oriflammes avaient été posés de distance en distance sur l'avenue de Saint-Germain, à partir du pont de Courbevoie jusque sur la place.

Quant à la rotonde qui entoure le socle de la statue, elle avait été décorée avec un soin particulier par M. Alphand, qui y avait fait entasser des fleurs et des plantes grasses sorties des serres de la Ville de Paris.

De ce centre de verdure émergeait le groupe commémoratif dont voici la description :

La Ville de Paris, revêtue d'une capote pareille à celles des gardes nationaux, tient d'une main le drapeau français, et de l'autre protège un soldat blessé.

Derrière ce motif principal se trouvent un canon et des fascines sous lesquelles se tient blottie une petite fille, dont l'attitude rappelle les angoisses et les souffrances que la population parisienne a endurées pendant le siège.

Le piédestal du groupe est en granit ; il mesure environ 16 pieds de hauteur et est entouré d'une grille en fer à hauteur d'appui qui a été conservée telle qu'elle était autrefois.

A quatre heures précises, un coup de canon, tiré par une pièce d'artillerie placée sur le rond-point, annonçait le commencement de la cérémonie ; une salve de vingt-et-un coups de canon, tirée du Mont-Valérien, y répondait. A quatre heures douze minutes tombait le voile couvrant le groupe, tandis que la musique de la garde républicaine entonnait la *Marseillaise*.

Aussitôt après, M. Forest, président du conseil général, prononçait un discours dont voici le résumé :

« Il y a, dans la vie des peuples, des faits dont le souvenir doit toujours rester vivant. Celui du siège de Paris est du nombre. »

« Aussi, pour symboliser ce souvenir, le conseil général de la Seine a-t-il fait appel à tous les sculpteurs français ; beaucoup d'entre eux ont répondu, et dans un concours où un grand nombre d'œuvres de mérite étaient réunies, la statue due au ciseau de M. Barrias était choisi par le jury. »

« Nous sommes heureux de rendre ici hommage au talent de cet artiste. »

« Est-il besoin maintenant, en présence de tous ces Parisiens, de rappeler pourquoi cet emplacement a été choisi ? On le sait, ce fut par ici que passèrent, dans la nuit du 18 au 19 janvier 1871, les bataillons de ces braves soldats qui, encore une fois, allaient essayer de forcer la ligne des assiégés au combat de Buzenval. »

« On comprend donc pour quelle raison le conseil général de la Seine a voulu que ce monument fut élevé là, et puis un autre motif l'a encore guidé dans son choix : il a tenu à rendre hommage aux communes suburbaines dont, pendant cette guerre fatale, les courageux habitants vinrent combattre côte à côte avec les citoyens de Paris. »

« A la vue de ce bronze qui résume les dévouements, les espérances et les souvenirs d'événements dont nous n'avons plus à craindre le retour, on ne peut s'empêcher d'être ému. »

« Pour la France, les seules conquêtes de l'avenir doivent être celles que lui feront faire la paix et le travail... »

« Le 19 juillet, l'empire jetait imprudemment la France dans la guerre ; notre armée fit preuve de bravoure, mais elle ne pouvait combattre un contre trois. »

« L'Empire avait perdu le drapeau, le gouvernement de la Défense nationale l'a relevé. La grande cité a sauvé son honneur, les batailles des environs de Paris sont là pour en témoigner. »

« Aussi, ce sentiment montrera-t-il à nos enfants que leurs pères ont fait leur devoir ; Paris n'a été vaincu que par la famine. Salut à nos morts glorieux ! »

« Après un effort sublime, grâce à son héroïsme et à

son génie, la France a repris son rang au milieu des autres nations. »

« Vive la France ! »

Après ce discours, les troupes (on comptait près de 30,000 hommes) défilèrent devant le monument.

### Plaisir partagé

*Das ist schön* (c'est beau). Et le gros rire allemand passe entre leurs lèvres ouvertes. Un allemand et une allemande qui rient à l'unisson, c'est déjà drôle ; mais qu'ils rient ainsi de bon cœur sans le bock de bière, c'est surprenant. Rira bien qui rira le dernier ! Ami lecteur, si vous les regardez longtemps, ce sera vous.

### Viaduc de Garabit (Cantal, France)

Le viaduc de Garabit est situé sur le chemin de fer de Marvéjols à Neussargues, en cours de construction pour la compagnie du chemin de fer du Midi. Après s'être élevé sur les plateaux qui s'étendent entre l'Aubrac et la Margeride, le tracé rencontre, avant d'arriver à Saint-Flour, une gorge profonde et étroite, au fond de laquelle coule la rivière de la Trueyre. M. Boyer, ingénieur des ponts et chaussées, a franchi directement cet obstacle à une très grande hauteur, au moyen de l'ouvrage hardi et de dimensions tout à fait exceptionnelles dont nous donnons ici une vue d'ensemble.

Un tablier métallique de 1,345 pieds de longueur et d'un poids de 2,700,000 livres, repose à chacune de ses extrémités sur un petit viaduc en maçonnerie qui y donne accès. Les points d'appui intermédiaires sont constitués par cinq piles en fer et par un grand arc métallique sur lequel sont montées deux palées. Cet arc, qui sert à traverser la partie la plus profonde de la vallée, a 495 pieds d'ouverture et 156 pieds de flèche ; il pèse 2,400,000 livres. La longueur totale de l'ouvrage est de 1,692 pieds, et il entre dans sa construction plus de 6,000,000 de livres de fer. Les rails sont placés à 370 pieds au-dessus de la rivière.

Pour mieux donner une idée de l'importance de cette élévation, nous avons fait figurer, comme terme de comparaison, les tours de Notre-Dame de Paris, surmontées de la colonne Vendôme. Les deux monuments superposés passeraient aisément sous le viaduc de Garabit.

C'est du reste en son genre l'ouvrage le plus important et le plus remarquable qui ait été produit de nos jours. Le pont Douro, en Portugal, a 15 pieds de moins d'ouverture, et sa hauteur n'est que de 186 pieds.

Le viaduc de Kinzua, en construction aux États-Unis, a seulement 276 pieds de hauteur. Les journaux américains le citaient cependant comme le plus élevé du monde.

Les ingénieurs de l'Etat, ayant reconnu la nécessité d'adopter le grand arc du système employé pour la première fois par M. Eiffel, à son pont de Douro, ils jugèrent tout naturel de s'adresser à ce célèbre constructeur pour l'exécution de l'ouvrage projeté, exécution qui eut lieu sur un marché de gré à gré et sur un devis total de 3,000,000 de francs (\$775,000).

Les travaux ont été conduits avec une activité remarquable. La pose de la partie métallique était à peine commencée au 1<sup>er</sup> septembre 1882, et, au 30 avril 1883, toutes les piles étaient en place, le tablier, côté Marvéjols, était lancé, et celui côté Neussargues était à peu près terminé.

Les piles ont été élevées au moyen de simples chèvres que l'on remontait au fur et à mesure de la construction. Parfois on était obligé d'aller fixer les haubans dans le lit de la Trueyre, et la longueur de ces cordages atteignait souvent plusieurs centaines de pieds.

Le tablier est constitué par une poutre droite, à treillis simple, de 15 pieds de hauteur. La voie est placée à 5 pieds au-dessus des semelles supérieures, de sorte qu'en cas de déraillement les véhicules soient arrêtés par les montants. De chaque côté de la gorge, la partie correspondante du tablier a été construite sur une plateforme préparée à cet effet. Les semelles inférieures reposent sur des galets en fer que l'on actionne au moyen de roues à rochets et de grands leviers en bois réunis deux à deux, au-dessus du tablier, par des madriers transversaux. Des ouvriers s'appliquent à ces madriers et, lorsqu'ils sont prêts à agir, un surveillant dans chaque groupe élève un drapeau. Au coup de trompe du directeur de la manœuvre, tous les leviers s'abattent ensemble, en faisant progresser chaque fois le pont de 3 à 4 pouces. On arrive à parcourir ainsi jusqu'à 25 et 30 pieds par heure. Et c'est vraiment un spectacle imposant que cette poutre de fer, d'une longueur de 855 pieds, et d'un poids de 1,700,000 livres, se déplaçant doucement, à 300 pieds de hauteur, sous le seul effort d'une cinquantaine d'hommes attelés à de simples leviers.

### Types et particularités d'Amsterdam

NOTICES EXPLICATIVES

1. Le gendarme de Roosendaal—station frontière—