

NOUVELLES ET FAITS DIVERS.

BULLETIN DE L'HISTOIRE.

La *Mosaïque*, dans une page d'histoire fort piquante, raconte comment Bernadotte de général français républicain devint roi de Suède :

« Il est peu de généraux que Napoléon ait jugés plus sévèrement que Bernadotte dans le *Mémorial de Sainte-Hélène*. On sait que nommé gouverneur des villes hanséatiques, avec ordre d'opérer contre la Suède, le futur roi avait suspendu les hostilités, en apprenant que Gustave IV, qui seul était l'ennemi de la France, venait d'être précipité du trône par une révolution; cette conduite loyale, qui lui concilia la sympathie et l'estime des Suédois, excita le mécontentement de l'empereur, dont elle entravait les projets. En 1810, Bernadotte, malgré de nouveaux succès, était dans une disgrâce complète. Il alléguait, du reste, une grande indépendance d'opinion et se montrait sincèrement attaché aux idées républicaines. Le vif se fit bientôt autour de lui ; seul, Garat, l'ancien ministre, lui resta courageusement fidèle, n'hésitant pas à sacrifier les faveurs de l'empire aux devoirs de l'amitié. Bernadotte et Garat étaient donc, par le fait de leur intimité, les chefs involontaires d'une opposition modérée, que Napoléon supportait avec peine. Son ancien rival lui portait surtout ombrage ; il lui refusait tout commandement et n'attendait peut-être que le moment de prendre contre lui des mesures plus énergiques.

Telle était la situation, lorsque Garat voit un matin entrer chez lui un étranger qui lui dit : « Je suis un Suédois ; je viens, au nom de la noblesse de mon pays, vous prier de nous désigner un de vos compatriotes que nous puissions choisir pour roi. »

La surprise de l'ami de Bernadotte se devine ; il reste quelques instants interdit, ne sachant que répondre; enfin, il repousse une aussi lourde responsabilité. Le Suédois insiste, presse vivement Garat, qui consent à donner son avis. « Je ne connais que Bernadotte qui soit digne de vos suffrages. — Nous y avions déjà pensé. — Cependant ajoute Garat, l'affaire est trop grave pour recevoir une solution si prompte. Réfléchissons donc chacun de notre côté, revenez demain matin ; nous verrons si notre décision est la même. »

Le lendemain, ces deux hommes d'Etat que le hasard venait de rapprocher, et qui disposaient ensemble, sans se connaître, de la couronne de Suède, tombèrent d'accord comme la veille, et fixèrent leur choix sur Bernadotte.

« C'est fort bien, dit Garat ; nous décidons à notre gré et selon notre bon plaisir de l'avenir du vainqueur de Lubeck ; mais peut-être serait-il utile d'avoir son avis. Allons immédiatement le trouver ; vous lui expliquerez ce que la noblesse suédoise attend de lui. »

Nos deux conspirateurs (ne peut-on les appeler ainsi ?) se mettent aussitôt en route, ils arrivent rue Thianville. Il était huit heures du matin ; Bernadotte n'était pas encore levé. Le domestique refuse d'abord de laisser entrer les visiteurs ; puis, sur leurs instances répétées, il consent à prévenir son maître, qui donna l'ordre d'introduire son ami et le délégué de l'aristocratie suédoise.

« Veux-tu être roi ? » lui dit à bout portant Garat.

Bernadotte était encore endormi, il se frotte les yeux, se demandant s'il est le jouet d'un rêve. « Que veux-tu dire ? demanda-t-il enfin.

L'étranger prend la parole et met Bernadotte au courant. Celui-ci se défend d'abord, puis consulte Napoléon, qui lui accorde l'autorisation d'accepter.

Aussitôt les négociations commencèrent ; Bernadotte, muni des papiers qui lui donnaient les pouvoirs nécessaires, quitta la France et fut élu, 20 août 1810, prince royal de Suède, adopté par le roi Charles XIII.

Le nouveau roi conserva toujours une amitié sincère pour Garat. Au commencement de 1832, il lui écrivait : « Mon cher sénateur, » etc. La lettre était signée Bernadotte, ancien ministre de la guerre.

BULLETIN DES SCIENCES.

Le Tunnel sous-marin, entre la France et l'Angleterre.—La commission d'enquête sur le projet de chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre s'est réunie, à Arras, sous la présidence de M. Martel, vice-président de la Chambre. Elle a tout d'abord examiné les déclarations consignées sur les registres de l'enquête, puis elle a entendu les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

Après avoir recueilli, de la part d'un grand nombre de personnes, les renseignements qu'on pouvait lui fournir, la commission s'est ajournée au dimanche 14 décembre pour continuer

sa délibération et émettre ensuite son avis motivé sur le projet en question. Voici une analyse succincte de ce projet :

Les demandeurs de la concession n'entendent pas s'obliger à exécuter de suite les travaux définitifs. Il ne s'agirait actuellement que de travaux préliminaires, consistant en un puits de plus de cent mètres de profondeur à creuser sur chacun des deux rivages et une galerie de 1,000 mètres de longueur, ouverte au bas de chaque puits et dirigée perpendiculairement à l'axe du détroit. La dépense de ces travaux est estimée à la somme de 800,000 fr. S'ils réussissent, la société qui devrait exécuter ce tunnel se constituerait financièrement.

Le chemin de fer sous-marin serait établi à double voie. En France, il aurait son origine à Fretum, sur la ligne du chemin de fer du Nord, et il se dirigerait vers le rivage aux environs de Calais.

Traversant la mer, il atteindrait la côte anglaise à l'est de Douvres, où il se raccorderait par une rampe avec les chemins de fer South Eastern et Château-Londres. La longueur totale du chemin sous-marin serait de 40 kilomètres et demi, avec les portes calculées suffisantes pour l'écoulement des eaux d'infiltration.

Le tunnel serait creusé dans la craie qui forme, dit-on, un massif compacte sous le détroit. Selon les sondages opérés, la profondeur de la mer étant de 54 mètres, il en résulte que si la clef de voûte est placée à 100 mètres de profondeur, il y aura pour résister à la pression de la mer, un plafond ou massif d'environ 46 mètres.

On pratiquerait d'abord une galerie de reconnaissance de 2 m. 10 de diamètre sous le détroit ; cette galerie coûterait 20 millions de francs, elle exigerait deux années de travail. Après son achèvement, il y aurait à élargir les 2 m. 10 de diamètre, pour les convertir en un souterrain à grande section.

Les ingénieurs qui se sont occupés du projet estiment que la dépense nécessitée pour l'achèvement complet de toute l'entreprise s'éleverait environ à 250 millions. Cette dépense serait réduite par l'emploi des machines nouvellement inventées, notamment la machine Branson, du nom de son inventeur.

On sait que le tunnel du Mont-Cenis a 13 kilomètres de longueur, celui de Saint-Gothard en aura 15. Eh bien ! le tunnel sous-marin en comptera 40 ! C'est, on le voit, le projet le plus gigantesque qui ait été conçu. Sa réalisation paraît fort probable.

Combustion spontanée.—On écrit de Saint-Ours à la *Gazette de Sorel* :

« Permettez-moi dans un but d'intérêt général, de porter à votre connaissance et à celle de vos lecteurs, le danger qu'offre l'emploi de l'huile de lin dans les peintures de maisons et autres. Je parle avec connaissance de cause, en ayant été moi-même la victime par l'incendie de ma maison à la fin de l'hiver dernier. Jeudi matin seulement, j'ai pu me rendre compte de la manière dont le feu s'était déclaré dans cette maison, que je venais de faire bâtir à tant de frais.

Voici comment. Le gardien de la maison qui remplace celle que le feu a détruite, s'aperçut en entrant, le matin, que le feu était pris, car il y avait beaucoup de fumée dans la maison. Au moyen de quelques seaux d'eau, il réussit à étouffer ce commencement d'incendie. La cause du feu était inexplicable jusqu'à un certain point, et je ne m'en serais jamais douté. En examinant ce qui s'était passé la veille, j'en trouvai l'explication.

Vers 6 heures du soir le peintre avait déposé dans un porte-manteau de vieux linges en toile et coton avec lesquels étaient enveloppés ses pinceaux, dans le but de les empêcher de sécher; ces linges étaient tout imprégnés d'huile de lin, vu qu'ils servaient à essuyer les peintures. Dans le cours de la nuit les linges avaient pris en feu et le gardien était arrivé à temps, car une demi-heure de retard eût causé la destruction de cette nouvelle maison.

Pour m'assurer si l'huile de lin pouvait mettre le feu à de vieux linges ainsi disposés, j'en fis séparément imbiber d'huile un paquet, et un autre de peinture délayée avec la même huile: eh ! bien, tous deux prirent en feu dans l'espace de trois heures. Avis aux peintres et à ceux qui les emploient.

Je suis heureux de livrer à la publicité le résultat de cette expérience, en tenant compte du danger de l'emploi de l'huile de lin, on pourra peut-être prévenir de funestes malheurs. »

Le phénomène dont parle ici le correspondant de la *Gazette de Sorel* est connu depuis longtemps. Seulement, on n'en tient pas assez compte, et il arrive, de cette manière un grand nombre d'accidents que l'on aurait pu prévenir, avec un peu de précaution.