

charges imputables sur les recettes, charges auxquelles les recettes ne pourraient complètement faire face, à une date subséquente au versement de la dernière subvention annuelle entre les mains de la *Eastern Extension Company*. Les gouvernements australiens qui contribuent actuellement à cette subvention pourraient alors combler plus facilement tout découvert qui pourrait se présenter en rapport avec le nouveau câble. Toutefois, l'estimation démontre clairement qu'en vertu de ce projet il y a tout lieu de croire que le câble du Pacifique se maintiendra de lui-même dès le début.

En face de ces conditions je me crois justifiable de recommander fortement que des mesures soient prises immédiatement pour s'assurer des conditions auxquelles les fabricants de câble seraient disposés à poser le câble et à l'entretenir en bon état d'exploitation pendant trois ans. Ces données définitivement obtenues, les divers gouvernements seraient en état de voir comment ils pourraient le mieux co-opérer à l'exécution de l'entreprise.

Parlant de la co-opération des divers gouvernements à un but commun, j'ai parlé de la question au cours des remarques que j'ai faites devant la Conférence. Depuis lors j'ai discuté l'affaire avec quelques-uns des délégués australiens, qui ne voient pas de difficulté qu'on ne puisse facilement surmonter; ils donnent comme précédant la convention faite en 1886 entre la Nouvelle-Galles du Sud, le Queensland et Victoria pour l'administration de la Nouvelle-Guinée anglaise. Par cette convention, une des colonies (le Queensland) s'est chargée des frais d'administration, et les autres colonies ont passé des lois spéciales pour le versement d'une indemnité en sa faveur, M. Thynne m'a transmis copie de la loi du Queensland, 51 Victoria, n° 9, 1887, que je suis heureux de mettre à votre service.

Votre tout dévoué,

SANDFORD FLEMING.

OBSERVATIONS SUR LE CÂBLE DU PACIFIQUE, PAR M. ALEXANDER SEIMENS, ET DONT PARLE LA LETTRE DE M. SANDFORD FLEMING EN DATE DU 20 JUILLET 1894.

(Extrait.)

Relativement aux difficultés techniques soulevées en 1887, il est peut-être à propos d'observer que la nécessité d'un relevé exact de la route provient principalement des besoins de l'ingénieur qui pose le câble et qui doit connaître à tout moment la profondeur exacte de l'eau dans laquelle le câble passe.

Le frein qui retient le câble et qui régularise la détente doit être ajusté d'après la profondeur de l'eau de manière à assurer une distribution égale de la détente le long de toute la route. Cette distribution empêche les accidents, économise du câble et facilite les réparations; de là, la pratique habituelle de ne poser des câbles que sur les routes où des sondages très fréquents ont eu lieu; et en 1887 des experts consultés par le gouvernement impérial n'étaient pas convaincus que l'océan Pacifique était suffisamment bien exploré pour cet objet.

Dans le cours des sept dernières années, les travaux d'exploration ont constamment progressé, et on peut maintenant affirmer que la route proposée à la Conférence de Wellington n'offre nulle part une profondeur d'eau plus considérable que 3,500 brasses.

La plus grande profondeur que donne la carte marine de l'amirauté, numéro 780, corrigée en novembre 1892, pour la route du Cap Nord (N.-Z.) à Suva, (îles Fiji) est de 2,594 brasses.

Entre Suva et Samoa, il n'y a pas une très grande profondeur, et de Suva ou d'Apia, aux îles Phénix, la plus grande profondeur est de 3,312 brasses.

La même carte porte à 3,020 brasses la plus grande profondeur sur une partie de la route des îles Phénix à Honolulu; cette route se continue sur la carte de l'amirauté, numéro 782, corrigée en juin 1890, et accuse une profondeur de 3,448 brasses.

On peut voir sur la même carte ou encore mieux sur la carte de l'amirauté, n° 787, corrigée en mars 1894, la continuation des sondages, et cette dernière carte porte à 3,252 brasses la plus grande profondeur entre Honolulu et San Francisco. Ces routes ne coïncident pas exactement avec la route de Wellington, mais avec un