NOUVELLE-ORLÉANS.

MARDI MATIN, 24 NOVEMBRE.

LA PRIME DE L'OR.

La *Tribune* publie un article sur la question de la prime de l'or. Après avoir constaté que la Banque d'Angleterre élève le taux de son escompte, ce qui va provoquer un mouvement d'exportation du numéraire américain vers l'Europe, le *Tribune* en conclut que la prime de l'or haussera cet hiver. Il ajoute :

"L'élévation du taux de l'escompte à Londres se rattache à la substitution des monnaies d'or aux monnaies d'argent en Allemagne et à l'accumulation du numéraire dans les caisses de la Banque de France. Cette dernière opération, commencée il y a un an, a enlevé à l'Angleterre et à l'Allemagne le surplus de leur or pour le concentrer à Paris. Le gouvernement allemand est la Banque de France voyant que leur nouvelle monnaie d'or était exportée vers la France où elle est fondue et transformée en monnaie française, ont élevé il y a plusieurs semaines le taux de l'escompte. Quant à la Banque d'Angleterre, dont la réserve avait déjà été atteinte par les exportations de numéraire vers l'Egypte, ses directeurs viennent de porter le taux de l'escompte de quatre pour cent à cinq pour cent, suivant une coutume depuis longtemps établie.

"Si on se demande pourquoi, à New-York, le prix du change sur Londres s'est élevé jusqu'au point de rendre profitable l'exportation des monnaies d'or, c'est une autre question. Le fait est assez anormal à cette époque de l'année. Nous avons importé moins de marchandises étrangères que les années précédentes; mais au lieu de compléter les exportations de marchandises par l'envoi en Europe d'obligations du gouvernement et d'actions de chemin de fer, nous avons au contraire importé de ces valeurs. La conséquence est que nous sommes forcés d'augmenter maintenant nos exportations. Or, les prix du b. d. du coton, des salaisons, du pétrole sont très bas en Europe, et quant aux valeurs américaines, elles sont cotées à des prix plus élevés ici que de l'autre côté de l'Atlantique. Il se trouve donc que l'or est pour le moment l'article le moins cher que nous ayons à exporter. Toutefois cet état de choses ne saurait durer. Il arrivera que les importations de valeurs mobilières cesseront, ou bien la prime sur l'or haussera dans une proportion assez forte pour rendre profitables des exportations plus grandes de blé, de coton et d'autres produits américains.

"Supposons, en effet, qu'un négociant en blé de cette ville ait un million de *bushels* qu'il désire vendre à $1.10 le *bushel* en papier-monnaie. Si le prix sur le marché de Liverpool est tel que ce négociant ne puisse obtenir que $1 or, il n'exportera pas. Mais qu'une hausse d'un pour cent se produise sur le taux du change ou que la prime de l'or s'élève d'un pour cent, et toutes choses restant d'ailleurs dans le même état, ce négociant pourra envoyer son blé à Liverpool. Sans doute, il serait plus agréable de voir baisser la prime de l'or; mais il ne faut pas oublier que 26 millions ont été ajoutés à la masse du numéraire, alors que le pays souffrait de la stagnation et du manque d'esprit d'entreprise qui précèdent inévitablement à une pénurie d'argent. La conséquence naturelle de l'abondance du papier monnaie est une hausse du prix du numéraire."

LA COMMISSION D'ÉTUDES AMÉRICAINES.—Nous lisons dans la *Patrie*:

Le général Wright, le général Comstock et les autres membres de la commission envoyée par les Etats-Unis pour étudier les divers travaux entrepris aux deltas de grands fleuves de l'ancien continent principalement le Danube, le Nil et le Rhône, sont de retour à Paris, après avoir terminé leurs études. Ils s'embarqueront samedi à Liverpool, sur le *Java*, pour retourner en Amérique. Ils doivent préparer leur rapport pour le présenter à l'ouverture du Congrès, au commencement de décembre. La commission dont il s'agit a été constituée en vue de parer, pour l'avenir, aux inondations du Mississippi.

L'objet de la commission était plutôt de se prononcer sur le mérite du système des jetées proposé par le capitaine Eads.

Arrivée du steamer "La France."

Nous lisons dans le *Courrier des Etats Unis*:

Le steamer de la Compagnie Transatlantique la *France*, commandé par M. le lieutenant de vaisseau Trudelle, parti du Havre le samedi 7 novembre, est arrivé hier matin dans le port, avec 72 passagers et 2,800 tonneaux de marchandises. La *France* est directement du Havre, sans faire escale à Brest.

Le *Journal du Havre* donne la description suivante du nouveau transatlantique français:

"Le paquebot *France* est certainement un des plus grands bâtiments qui existent actuellement à flot. Il mesure en longueur 120 mètres ou 400 pieds anglais, en largeur 13 mètres 50 pieds anglais, et en creux 11 mètres 67 ou 39 pieds. Il déplace en pleine charge 7,715 tonneaux et jauge 4,585 tonnes suivant la nouvelle mesure française identique, on le sait, à la mesure anglaise. Le tirant d'eau moyen en charge est 8x6 à 7 mètres 20.

"Qu'on ait remarqué que les nombreuses et judicieuses critiques faites sur les longueurs exagérées, données actuellement aux coques des grands navires en fer n'hésite ne peuvent atteindre la *France*, dont la longueur n'est pas même égale à neuf largeurs. La coque est divisée par neuf cloisons étanches, en dix compartiments indépendants les uns des autres. Les cales et entrepots à marchandises présentent un volume total de 4,000 mètres cubes. Les soutes à charbon cubent 1,100 mètres, et peuvent recevoir 1,000 tonnes de combustible. Le navire est muni d'une pompe centrifuge indépendante, qui peut enlever 300 tonnes d'eau à l'heure, de deux pompes de machine qui enlèvent ensemble 80 tonnes d'eau à l'heure, et de trois petits chevaux qui enlèvent ensemble 50 tonnes d'eau à l'heure et de trois éjecteurs. Ces neuf pompes sont mues par quatre ceps. La *France*, de plus, cinq pompes à brûle-bailles et trois pompes aux plaies du système Delmas.

"Le navire est gréé en trois-mâts barque, présentant une surface de voilure qui est 1,850 mètres carrés. Les mâts et les gréments sont en fer. Le *France* a une étrave droite, et, par conséquent, pas de beaupré. Les embarcations sont au nombre de dix.

"La coque de la *France* est exceptionnellement solide. On pourrait même dire qu'il y a réellement excès sous ce rapport, par rapport aux prescriptions exigeantes du Veritas et du Lloyd anglais qui ont été dépassées dans les plans de cette reconstruction, et la Compagnie n'a pas reculé devant les plus fortes dépenses pour assurer l'exécution complète et exceptionnelle des programmes combinés des deux grandes institutions de classification maritime.

"La *France* est cotée par le Veritas 3/3 L. I. I. par le Lloyd anglais 100 A. I. I.

"Le spardeck contient des emménagements spacieux et particulièrement confortables. Ils peuvent recevoir 190 passagers de 1re classe et 35 passagers de 2e classe. Le grand salon, qui s'étend sur toute la largeur du bâtiment, présente un aspect à la fois riche et gracieux. Des parois sont décorées de marbre de couleur relevées en filets d'or. Les sièges et canapés sont en velours rouge. Cheminées, calorifères, piano, bibliothèque, salles de bains, salon pour les dames et fumoir complètent les installations.

"Le salon des secondes classes est également remarquable par ses proportions, réunissant toutes les conditions requises pour rendre le séjour du bâtiment aussi agréable que possible.

"Si la *France* naviguait sous pavillon anglais, elle pourrait recevoir 800 émigrants environ; mais la loi française qui régit la matière fixe une part plus large que la loi anglaise au bien-être de ces passagers, de telle sorte que la *France* ne prendra que 500 émigrants au plus.

"Les dispositions pour recevoir ce personnel, relativement restreint, présentent, comparées aux installations analogues des paquebots anglais ou allemands, une incontestable supériorité. Elle tient pour effet principal d'isoler d'une manière beaucoup plus complète les émigrants, et d'empêcher leur contact avec les passagers des autres classes.

"L'appareil moteur, construit par MM. Maudslay fils et Field, de Londres, est à haute pression. Il compte 4 cylindres, 2 grands et 2 petits. Le diamètre intérieur des grands cylindres est de 1 mètre 96, et celui des petits cylindres est de 1 mètre 060. La course du piston est de 1 mètre 26.

"Les chaudières sont au nombre de 6, en deux groupes, et pourvues de 24 foyers.

"Les essais de la *France* ont été des plus remarquables. Elle a fourni, en effet, sans efforts et sans fatigue, une vitesse qui a dépassé la 1/2 nœuds, résultat qui permet une belle marche en service. Le *Perrire* et la *Ville de Paris*, dont les vitesses n'ont encore été surpassées par aucun des paquebots des grandes lignes concurrentes, entre l'Europe et l'Amérique, auront vraisemblablement à compter avec ce nouveau compagnon. La puissance indiquée sur les pistolets, est chevaux de 75 kilogrammètres, s'élève 3,280 chevaux.

"Pendant la durée des expériences, le paquebot a été également essayé sous voiles et sans vapeur. Avec une belle brise grand large, le sillage a presque atteint 9 milles à l'heure, et le navire a viré de bord sans difficulté, prouvant ainsi qu'il avait des facultés de voilier très appréciables. Cette ressource de la voile, en cas d'avarie, dans les machines, constitue assurément une grande sécurité de plus, puisqu'elle permettrait à la *France*, même privée instantanément de son moteur mécanique, de gagner un port, sûrement, à l'aide de ses seules voiles."

"Sous beaucoup de rapports, le nouveau paquebot de la Compagnie générale transatlantique réalise donc un progrès et représente un perfectionnement; et, sous le commandement énergique et intelligent de l'habile officier qui le commande, la *France* acquerra vite une durable popularité."

MECURE.—On verra par un avis inséré plus loin, que Mme Kapho, récemment arrivée d'Europe, vend à son magasin, au No. 29 de la rue Bourbon, et à des prix d'une modicité surprenante, des costumes complets pour enfants, des gaipeces, des dentelles et enfin une infinité d'articles de garnerie. Voir l'annonce.

Art. 10.—Le gouvernement français s'engage à faire transporter, en dépêches closes, soit à travers la France, soit au moyen des services de poste maritime française, les correspondances que l'administration des postes des Etats-Unis voudra échanger avec d'autres pays par l'intermédiaire des postes françaises: et réciproquement, le gouvernement des Etats-Unis s'engage à faire transporter en dépêches closes, soit à travers les Etats-Unis, soit au moyen des services de poste maritime américaine, les correspondances que l'administration des postes de France voudra échanger avec d'autres pays par l'intermédiaire des postes de Etats-Unis.

L'administration des postes de France paiera à l'administration des postes de France, savoir: 1. la somme de 6 fr. par kil. de lettres, et celle de 1 fr. par kil. d'échantillons et d'imprimés, pour le transport à travers le territoire des Etats-Unis des dépêches closes qui seront échangées entre la France et d'autres pays, par la voie de San Francisco.

2. La somme de 10 francs par kilogramme de lettres et celle de 1 franc par kilogramme d'échantillons et d'imprimés, pour le transport, à travers le territoire des Etats-Unis, des dépêches closes qui seront échangées par toute autre voie que celle de San Francisco, entre la France et ses colonies ou tous autres lieux où elle aurait des établissements de poste, ou les pays avec lesquels elle est actuellement liée par des conventions postales.

Réciproquement, l'administration des postes des Etats-Unis payera à l'administration des postes de France, savoir:

1. La somme de 1 dollar et 20 cents par kilogramme de lettres, et celle de 20 cents par kilogramme d'échantillons et d'imprimés pour le transport, à travers le territoire français, des dépêches closes qui seront échangées entre les Etats-Unis et d'autres Etats par la frontière franco-belge ou franco-allemande.

2. La somme de 2 dollars par kilogramme de lettres et celle de 20 cents par kilogramme d'échantillons et d'imprimés pour le transport, à travers le territoire français, des dépêches closes qui seront échangées par toute autre voie que la frontière française que par les ports ouverts à l'Allemagne ou à la Belgique, entre les Etats-Unis et les pays avec lesquels le gouvernement de l'Union est actuellement lié par des conventions postales.

Lorsque les dépêches closes provenant ou à destination de France seront transportées entre la frontière française et la frontière américaine par des paquebots de la ligne hambourgeoise, l'administration des postes de France paiera à l'administration des postes des Etats-Unis, en sus du prix de transit territorial américain susmentionné, la somme de 10 fr. par kilogramme de lettres et la somme de 50 cents, par kilogramme d'échantillons et d'imprimés qui seront contenus dans ces dépêches.

Réciproquement, lorsque les dépêches closes, provenant ou à destination des Etats-Unis, seront transportées entre la frontière française par des paquebots-poste français, l'administration des postes des Etats-Unis paiera à l'administration des postes de France, en sus des prix de transit territorial français susmentionnés, la somme de 3 dollars par kilogramme de lettres, et la somme de 10 cents par kilogramme d'échantillons et d'imprimés qui seront contenus dans ces dépêches.

Les taxes maritimes dont les deux administrations des postes de France et des Etats-Unis auront à se tenir réciproquement compte, pour les correspondances de toute nature transportées en dépêches closes, par chacun des deux services navigant entre la France et les Etats-Unis, seront les mêmes que celles applicables aux correspondances de même espèce, provenant ou à destination du pays qui assurera le transport maritime desdites dépêches closes.

Il est entendu que le poids des correspondances de toute nature tombées en rebut, ainsi que celui des feuilles d'avis et autres pièces de comptabilité, résultant de l'échange des correspondances transportées en dépêches closes, par l'une des parties, ne sera pas compris dans la pesée des lettres, des échantillons et des imprimés, sur laquelle devront être assis les prix de transports territoriaux et maritimes exigibles en vertu du présent article.

Art. II.—Il sera dressé, tous les trois mois à la diligence de l'administration des postes de France, des comptes particuliers, résumant les faits de la transmission des correspondances entre les bureaux d'échange respectifs.

Ces comptes, qui auront pour base et pour justification les accusés de réception des envois effectués pendant la période trimestrielle, seront récapitulés dans un compte général destiné à présenter les résultats définitifs de la transmission des correspondances échangées entre les deux administrations.

Après avoir été débattus et arrêtés contradictoirement, le compte général et récapitulatif ci-dessus mentionné sera soldé par l'administration qui sera reconnue redevable envers l'autre, dans le cours du second trimestre qui suivra celui auquel le compte se rapportera.

Les soldes de comptes seront payés, savoir:

1. En traites sur Washington et en monnaie américaine, lorsque le solde sera en faveur de l'Office des postes des Etats-Unis;

2. En traites sur Paris et en monnaie de France, lorsque le solde sera en faveur de l'administration des postes de France.

Pour l'établissement des comptes et toute autre opération relative à l'exécution de la convention, le dollar sera considéré comme égal à 5 fr. 25 c.

Les lettres ordinaires et les objets sous bandes qui auront été primitivement livrés à l'administration des postes de France ou à celle des postes des Etats-Unis par d'autres administrations, et qui, par suite du changement de résidence du destinataire, devront être réexpédiés de l'un des deux pays pour l'autre, seront réciproquement livrés, chargés du port exigible, au lieu de la précédente destination.

Art. 12.—Les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, les photographies et les imprimés mal adressés ou mal dirigés, seront mis, au détail, réciproquement renvoyés par l'intermédiaire des bureaux d'échange respectifs, pour les poids et prix auxquels l'office envoyeur aura livré ces objets en compte à l'autre office.

Les objets de même nature qui auront été adressés à des destinataires plus pour le pays d'origine de ces objets, seront respectivement rendus chargés du port qui aurait dû être payé par les destinataires.

Art. 13.—Les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, les photographies et les imprimés mal adressés ou mal dirigés, seront mis