L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI MATIN, 29 JUILLET 1853.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSE & Comp.
Editeurs-Propriétaires :
G. F. WEISSE. R. DUPUYSR.
E. DUVERGER. A. MAHEU.
N° 61, RUE DE CHARTRES.

NOUVELLE-ORLEANS :
VENDREDI MATIN, 29 JUILLET.

Association Whig du Troisième District de la ville de la Nlle-Orléans.

Les membres de cette association l'assembleront ce soir, jeudi 1er août, à huit heures P. M., au lieu ordinaire, dans l'Hôtel des Etats-Unis, coin des rues Champs-Elysées et Victoires.

Les whigs de ce District en général sont invités à y assister.

T. W. COLLENS, président.

J. A. LAVILLE, } Secrétaires.

CHEMIN DE FER DU GOLFE DU MEXIQUE.

Le National de Piaquemine, publié en Détour, annonce que la compagnie du chemin de fer de Pontchartrain à acheter le railway du Golfe du Mexique, plutôt que de prolonger la ligne de ces voies jusqu'à Mobile. Voici en quelques ce sujet :

D'après plusieurs avis que nous avons vus, et les journaux de la ville, il paraîtrait qu'un arrangement est sur le point de s'effectuer entre les compagnies des chemins de fer de la Mobile et du lac Pontchartrain pour établir une voie ferrée entre Chef Menteur, les Rigolets et les environs du Pearlo, qui communiquerait avec Mobile à certaine distance sur la côte du Mississippi, afin d'éviter, autant que possible, les difficultés présentées par les nombreuses baies et marécages qui se trouvent sur la ligne de la côte du Mississippi. Un rapport avec justice, dit que la somme qui sera nécessaire à cette entreprise n'excèdera pas la moitié d'un demi million de piastres, tandis que le coût de construction ne sera pas moindre de plusieurs millions. Pour ne rien dire que nous pensions en tel quelque dénir que nous avons de voir une voie ferrée couvrir de si belles améliorations, nous pouvons nous empêcher de dire que ce n'est pas une folie.

En effet, si l'infatigable compagnie de Pontchartrain, ou toute autre, désirait commander le commerce du Golfe, pourquoi n'achèterait-elle le chemin de fer du Golfe du Mexique? Le marché actuel de détresse où l'administration trouve plongée, ou pourrait sans un tel achat pour une somme modérée et à des conditions sûrement favorables. C'est toute la seule voie ferrée, dans les eaux, qui, par laquelle on puisse convenablement atteindre le Golfe. Le chemin est parfaitement en ordre; la seule amélioration à y apporter consiste simplement à boulonner les rails d'acier sur des bases solides. Une fois que les traverses pourries qui supportent le rail auront disparu, on mettra tout au plus vingt jours à parcourir la distance des 27 milles qui séparent la Nouvelle-Orléans du lac Borgne. Il est avéré que ces opérations dans un très court laps de temps.

Il est aujourd'hui, en outre, que la compagnie du chemin de fer du Golfe du Mexique ne peut pas se mettre en mesure de remplir ses propositions honorables, les propriétaires ont exprimé leurs dispositions à ne pas vendre, et pour une centrisyone de Plaquemine, nous attendons de tous nos vœux un pareil fait.

Nous savons si la compagnie du chemin de fer du Pontchartrain se décidera jamais à acheter le railway du Golfe, mais pour ce qui est de la Nlle Orléans en communication avec le lac au moyen d'une ligne ininterrompue, un projet tous arrêts et qu'elle exécutera. Les obstacles signalés par les ingénieurs ne sont pas plus grands que ceux qui ont été surmontés par les prairies et le lac Borgne. Il y a quelque chose de plus difficile à prendre l'initiative. Qu'il s'agisse de l'établissement d'un chemin sur un sol vierge. C'est une question d'argent, voilà tout. Le chemin de fer continu jusqu'à Mobile offrirait des avantages à ceux qui le feraient. Il est la voie au terminaux sur les rives du Borgne.

Nous avons un mot à dire relativement à l'achat du chemin de fer du Golfe du Mexique. Il est difficile de trouver une voie plus mal entretenue. Le service y est fait d'une manière défectueuse et le plus grande rapidité des convois, les wagons se déraillent pas, ne dépasse quatre ou cinq milles par heure. Une route hardielle peut suivre sans trop de peine la meilleure des deux pitoyables locomotives qui composent la compagnie. Et puis quels cahots, quelles oscillations, quelles secousses! Il est vraiment sur une grandeur de profondes ornières et semée de toutes sortes d'obstacles. Nous ne parlerons pas des accidents, malgré leur fréquence, car les accidents ne sont pas nécessairement sur les rails, mais que lorsqu'ils versent les voyageurs ne sont mollement sur le sol sans se briser ni se contusionner. C'est là un des avantages qu'ont les voyageurs sur les chemins de fer, mais comme leur raison d'être et leur condition essentielle est la rapidité, s'ils n'y répondent pas ils doivent les supprimer.

La compagnie du railway de Golfe, reprenons-le, ne nous trompons, par une seule personne dont se constituer sur de nouvelles bases. Le plus de plus entreprenons ses droits de propriétaire. Un chemin de fer a pour but l'intérêt public. Intérêt des actionnaires, et subordonné, autrement l'expropriation serait pas commandée par la loi. Voilà comme chaque jour, nous pouvons voir des compagnies se mettre en maison et elle vous gêne, et ne force de céder mon bien à une compagnie qui n'a ni moyens ni dépossédés légalement. Les actionnaires ne droit si, au lieu de l'intérêt public, ils agissent de celui de quelques actionnaires? Pour que la loi autorise la violation de propriété, pour qu'elle déroge au grand principe social, ne faut il pas qu'un intérêt public en domine? On comprend donc qu'une compagnie a d'autres considérations à consulter que son caprice ou son bon vouloir. Donc si le propriétaire du chemin de fer du Golfe veut conserver son privilège, il faut qu'il organise le service de manière à ce que la voie soit utile au public.

Nous avons assuré que M. Law, propriétaire de la ligne des steamers de la Californie, a proposé à l'actuel de acheter le chemin et que ses offres ont été repoussées. Elles étaient belles pourtant, le chiffre qu'on nous a cité est assez fort. Ce n'est et autant plus incompréhensible que le chemin dans son état actuel, fait à peine ses frais. Tout y est en si mauvais état, voie, wagons et locomotives, que le nombre des voyageurs devient de plus en plus limité et que les recettes sont d'une rare insignifiance. Aussi les actionnaires et quelle administration! Autrefois il y avait trois départs de la ville et autant de Borgne; il n'y en a plus que deux, mais ont jamais eu en premant place dans un des wagons que l'on arrivera à sa destination. Il est souvent fantaisie aux vieilles locomotives de chemin de s'arrêter tout court là, lès un plus de vapeur. Ce mystère ne nous a jamais été expliqué.

Le public est fatigué de cet état de choses. Un changement quelconque est indispensable, et c'est aux jurés de police de St-Bernard et de Plaquemines à prendre l'initiative. Qu'ils s'adressent officiellement aux administrateurs de chemin pour obtenir une nouvelle organisation de service et qu'ils prennent des mesures pour que la question devant la prochaine législature. Les propriétaires du railway de Golfe ont peut-être que leurs moyens ne leur permettent pas d'entreprendre des améliorations, nous qu'ils vendent le chemin et qu'ils en se contentent pas avec trop exigeantes à l'endroit des conditions financières. Une prompte solution, voilà ce qu'il faut au public. Nous comptons bien d'ailleurs revenir sur ce sujet et y jeter en temps opportun l'attention de la législature.

PAROISSE ASCENSION—Dans l'assemblée tenue à Donaldsonville, le 10 juillet, les whigs de la paroisse Ascension ont désigné à l'assemblée des électeurs, l'honorable Armide Landry, comme candidat à la place de représentant à Washington.

PAROISSE ASSOMPTION—Les whigs de la paroisse Assomption se sont réunis à Napoléon-ville le 23 de ce mois, et ont désigné les citoyens ci-dessous comme les représentants des différentes parties de Donaldsonville et de Bayou Rouge :

MM. Jean Alonzas, Gustave Vives, Ed Vives, Victor Le Blanc, Dufourcq Landry, Michel Hernandez, J. B. Gaudin, Louis Gaudin, Valery Blanchard, Lucien Dugas, Florentin Trouplet, Gustave Lanes, M. B. Le Blanc, M. A. Le Blanc, Rosemond Bourg, Adolphe Lopez, A. F. Hickman, S. J. Grimes, J. F. J. Hallowin, E. K. Kavanagh, W. A. Bass, W. Grimmore, F. A. Tête, L. G. Phillips, C. Blanc, Edmond Maurin, Dr. Hinckley, Dr. Joseph D. Ford, Geo. W. Jones, Joseph Kavanagh.

MINISTRE EN FRANCE—On nous assure d'une manière positive que M. Dix sera nommé ministre en France.

OBARTE—L'ordre des Odd Fellows aux Etats-Unis a dépensé en charités, dans le courant de l'année dernière, soixante-cinq mille piastres de plus que toutes les autres sociétés réunies de bienfaisance réunies.

M. H. FRANKLIN a été nommé par le Président comme consul de Danemark à la Nouvelle-Orléans.

CONSULAT DE BORDEAUX.—M. GILLMORE de la Pennsylvanie, auquel avait été offert le consulat de Bordeaux, refusant en Président

CORRESPONDANCE DE L'ABEILLE.

BILOXI, 27 juillet 1853.

Nous sortons de la semaine aux événements. Permettez-moi de vous en parler avant que nous reprenions le fil de la chronique dans le calque juste de chaque jour.

Le fait qui est le premier en date à mon et mot encore notre village à la question. Vous avez comme le Gulfe respondait au fête de Biloxi, à cet endroit qui se trouve entre la plage et l'île aux Cherreuils : c'est un miroir d'acier poli qui miroitait sur un bouillon de noir. Eh bien! il y a quelques jours une goélette d'une soixantaine de tonneaux, portant quelques soir à mi-chemin entre ces deux points que je vous ai indiqués. Elle demandait évidemment du secours, mais personne ne pouvait s'expliquer pourquoi : se trouvant et près de port, elle ne venait pas le chercher ailleurs. Elle resta dans jours à l'ancre sans bouger de place et sans amener les couleurs sinistres qu'elle avait arborées. Force fut de l'aborder pour savoir le motif de cette lugubre immobilité. Le public apprit alors que cette goélette s'appelait le *Phénix* et qu'elle était commandée par un capitaine italien du nom de Sève. Elle avait déjà perdu un homme depuis son départ de Mobile, et tout le reste de l'équipage, le capitaine compris, se trouvait dans un tel état de souffrance que personne n'avait la force de se mettre à la manœuvre. Une fièvre dangereuse était je ne sais pas dire le nom, régnait à bord de cette malheureuse goélette d'une manière si chaotique que le fameux du capitaine et des deux chaloupes étaient dans le même état que l'équipage.

Certes l'humanité faisait un devoir de venir au secours de ces malheureux, et j'avais applaudi pour ma part à toutes les mesures qu'on avait pu prendre en leur faveur, mais il me semble que la philanthropie ne devait pas faire exclure la prudence la plus vulgaire. En Europe on navire autant des obligés de quarantaine qui se trouvent sur la ligne de la côte du Mississippi. On suppose avec justice que la somme qui sera consacrée à l'on ne trouvera pas à mettre d'un demi million de piastres, tandis que le coût de construction ne sera pas moindre de plusieurs millions. Pour ne rien dire que nos paroles ne tel quelque dénir que nous avons de voir une voie ferrée couvrir de si belles améliorations, nous pouvons nous empêcher de dire que ce n'est pas une folie.

En effet, si l'infatigable compagnie de Pontchartrain, ou toute autre, désirait commander le commerce du Golfe, pourquoi n'achèterait-elle le chemin de fer du Golfe du Mexique? Le marché actuel de détresse où l'administration se trouve plongée, ou pourrait sans un tel achat pour une somme modérée et à des conditions sûrement favorables. C'est toute la seule voie ferrée, dans les eaux, qui, par laquelle on puisse convenablement atteindre le Golfe. Le chemin est parfaitement en ordre; la seule amélioration à y apporter consiste simplement à boulonner les rails d'acier sur des bases solides. Une fois que les traverses pourries qui supportent le rail auront disparu, on mettra tout au plus vingt jours à parcourir la distance des 27 milles qui séparent la Nouvelle-Orléans du lac Borgne. Il est avéré que ces opérations dans un très court laps de temps.

Il est aujourd'hui, en outre, que la compagnie du chemin de fer du Golfe du Mexique ne peut pas se mettre en mesure de remplir ses propositions honorables, les propriétaires ont exprimé leurs dispositions à ne pas vendre, et pour une centrisyone de Plaquemine, nous attendons de tous nos vœux un pareil fait.

Nous savons si la compagnie du chemin de fer du Pontchartrain se décidera jamais à acheter le railway du Golfe, mais pour ce qui est de la Nlle Orléans en communication avec le lac au moyen d'une ligne ininterrompue, un projet tous arrêts et qu'elle exécutera. Les obstacles signalés par les ingénieurs ne sont pas plus grands que ceux qui ont été surmontés par les prairies et le lac Borgne. Il y a quelque chose de plus difficile à prendre l'initiative. Qu'il s'agisse de l'établissement d'un chemin sur un sol vierge. C'est une question d'argent, voilà tout. Le chemin de fer continu jusqu'à Mobile offrirait des avantages à ceux qui le feraient. Il est la voie au terminaux sur les rives du Borgne.

Nous avons un mot à dire relativement à l'achat du chemin de fer du Golfe du Mexique. Il est difficile de trouver une voie plus mal entretenue. Le service y est fait d'une manière défectueuse et le plus grande rapidité des convois, les wagons se déraillent pas, ne dépasse quatre ou cinq milles par heure. Une route hardielle peut suivre sans trop de peine la meilleure des deux pitoyables locomotives qui composent la compagnie. Et puis quels cahots, quelles oscillations, quelles secousses! Il est vraiment sur une grandeur de profondes ornières et semée de toutes sortes d'obstacles. Nous ne parlerons pas des accidents, malgré leur fréquence, car les accidents ne sont pas nécessairement sur les rails, mais que lorsqu'ils versent les voyageurs ne sont mollement sur le sol sans se briser ni se contusionner. C'est là un des avantages qu'ont les voyageurs sur les chemins de fer, mais comme leur raison d'être et leur condition essentielle est la rapidité, s'ils n'y répondent pas ils doivent les supprimer.

La compagnie du railway de Golfe, reprenons-le, ne nous trompons, par une seule personne dont se constituer sur de nouvelles bases. Le plus de plus entreprenons ses droits de propriétaire. Un chemin de fer a pour but l'intérêt public. Intérêt des actionnaires, et subordonné, autrement l'expropriation ne serait pas commandée par la loi. Voilà comme chaque jour, nous pouvons voir des compagnies se mettre en maison et elle vous gêne, et ne force de céder mon bien à une compagnie qui n'a ni moyens ni dépossédés légalement. Les actionnaires ne droit si, au lieu de l'intérêt public, ils agissent de celui de quelques actionnaires? Pour que la loi autorise la violation de propriété, pour qu'elle déroge au grand principe social, ne faut il pas qu'un intérêt public en domine? On comprend donc qu'une compagnie a d'autres considérations à consulter que son caprice ou son bon vouloir. Donc si le propriétaire du chemin de fer du Golfe veut conserver son privilège, il faut qu'il organise le service de manière à ce que la voie soit utile au public.

Nous avons assuré que M. Law, propriétaire de la ligne des steamers de la Californie, a proposé à l'actuel de acheter le chemin et que ses offres ont été repoussées. Elles étaient belles pourtant, le chiffre qu'on nous a cité est assez fort. Ce n'est et autant plus incompréhensible que le chemin dans son état actuel, fait à peine ses frais. Tout y est en si mauvais état, voie, wagons et locomotives, que le nombre des voyageurs devient de plus en plus limité et que les recettes sont d'une rare insignifiance. Aussi les actionnaires et quelle administration! Autrefois il y avait trois départs de la ville et autant de Borgne; il n'y en a plus que deux, mais ont jamais eu en premant place dans un des wagons que l'on arrivera à sa destination. Il est souvent fantaisie aux vieilles locomotives de chemin de s'arrêter tout court là, lès un plus de vapeur. Ce mystère ne nous a jamais été expliqué.

Le public est fatigué de cet état de choses. Un changement quelconque est indispensable, et c'est aux jurés de police de St-Bernard et de Plaquemines à prendre l'initiative. Qu'ils s'adressent officiellement aux administrateurs de chemin pour obtenir une nouvelle organisation de service et qu'ils prennent des mesures pour que la question devant la prochaine législature. Les propriétaires du railway de Golfe ont peut-être que leurs moyens ne leur permettent pas d'entreprendre des améliorations, nous qu'ils vendent le chemin et qu'ils en se contentent pas avec trop exigeantes à l'endroit des conditions financières. Une prompte solution, voilà ce qu'il faut au public. Nous comptons bien d'ailleurs revenir sur ce sujet et y jeter en temps opportun l'attention de la législature.

PAROISSE ASCENSION—Dans l'assemblée tenue à Donaldsonville, le 10 juillet, les whigs de la paroisse Ascension ont désigné à l'assemblée des électeurs, l'honorable Armide Landry, comme candidat à la place de représentant à Washington.

PAROISSE ASSOMPTION—Les whigs de la paroisse Assomption se sont réunis à Napoléon-ville le 23 de ce mois, et ont désigné les citoyens ci-dessous comme les représentants des différentes parties de Donaldsonville et de Bayou Rouge :

MM. Jean Alonzas, Gustave Vives, Ed Vives, Victor Le Blanc, Dufourcq Landry, Michel Hernandez, J. B. Gaudin, Louis Gaudin, Valery Blanchard, Lucien Dugas, Florentin Trouplet, Gustave Lanes, M. B. Le Blanc, M. A. Le Blanc, Rosemond Bourg, Adolphe Lopez, A. F. Hickman, S. J. Grimes, J. F. J. Hallowin, E. K. Kavanagh, W. A. Bass, W. Grimmore, F. A. Tête, L. G. Phillips, C. Blanc, Edmond Maurin, Dr. Hinckley, Dr. Joseph D. Ford, Geo. W. Jones, Joseph Kavanagh.

MINISTRE EN FRANCE—On nous assure d'une manière positive que M. Dix sera nommé ministre en France.

OBARTE—L'ordre des Odd Fellows aux Etats-Unis a dépensé en charités, dans le courant de l'année dernière, soixante-cinq mille piastres de plus que toutes les autres sociétés réunies de bienfaisance réunies.

M. H. FRANKLIN a été nommé par le Président comme consul de Danemark à la Nouvelle-Orléans.

CONSULAT DE BORDEAUX.—M. GILLMORE de la Pennsylvanie, auquel avait été offert le consulat de Bordeaux, refusant en Président

CATASTROPHE AUX CHUTES DE NIAGARA.

Les journaux de Nord nous apprennent que trois hommes ont été entraînés dernièrement jusqu'au gouffre formé par les chutes de Niagara et ont disparu dans l'abîme. En faisant partie de l'équipage d'une embarcation qui descendait le Niagara, ils se donnent placés dans l'esquif. Ils s'y endormirent, et pendant leur sommeil la corde qui attachait l'esquif au grand bateau se rompit. La frêle embarcation fut entraînée vers le gouffre avec la rapidité de la flèche, et lorsque les trois malheureux se réveillèrent, ils se trouvèrent à une petite distance de l'abîme. Au bout de quelques instants l'esquif y disparaissait, entraînant deux des hommes qui s'y trouvaient, le troisième avait sauté en passant au tronc d'arbre faisant saillie au dessus de l'eau et s'y tenait cramponné.

La catastrophe avait eu lieu le 19, et le compagnon des deux disparus victimes ne fut aperçu sur le tronc d'arbre que le lendemain. On lui envoya de la rive des embarcations que l'on était obligé de confier au courant, mais elles manœuvrèrent. Cependant une foule considérable, attirée par ce spectacle déchirant d'un homme voué à une mort presque certaine, s'était rassemblée sur le rivage. La multitude était haletante d'émotion et attendait avec une angoisse inexprimable le dénouement de cette suprême partie engagée entre la vie et la mort. On fit venir en toute hâte de Buffalo un bateau de sauvetage, mais lorsque l'embarcation arriva on découvrit qu'elle était trop légère, et qu'elle ne pouvait pas résister à l'impétueux courant, elle disparut sous les vagues. L'angoisse des spectateurs redoubla. Ils construisirent tout de suite un radeau qui fut heureusement entraîné jusqu'à l'arbre auquel le naufrage résistait à l'assaut. Il s'y plaça et attendit un autre bateau de sauvetage que l'on avait envoyé chercher à l'est. Le bateau dériva en effet jusqu'à lui, et il allait y monter lorsque l'ambarcation heurta violemment le radeau et en brisa les rames. La malheureux se trouvant de nouveau à la merci de l'effroyable courant et voyant l'abîme à une petite distance, se jeta à l'eau pour tâcher de gagner à la nage une île voisine. Son force le trahissant, il retomba avec effroi, il aperçut le gouffre! Par un effort surhumain il se redressa alors de toute sa hauteur, poussa un cri suprême, agita ses bras d'une manière désespérée, et disparut dans l'abîme!

NOUVEAU MEXIQUE.—Il a été reçu à St-Louis des avis de Santa-Fé jusqu'au 20 juin. La tranquillité la plus complète régnait à cette date au Nouveau Mexique.

CONSEIL DES ASSISTANTS ALDERMEN.

Ce Conseil devait se réunir hier à 6 heures du soir, conformément à une convocation de Maire. A six heures et demie, huit membres seulement avaient répondu à leurs noms, le Conseil n'est ajourné faute de quorum.

CHRONIQUE LOCALE.

ETAT SANITAIRE DE LA VILLE—Le nombre d'enterrements, dans les divers cimetières, pendant les vingt-quatre heures se terminant hier à minuit de l'après-midi, a été de 124 dont 102 de fièvre jaune.

Voici le rapport de l'Hôpital de Charité pour les vingt-quatre heures se terminant minuit, à minuit :

Admissions, 29 — Décès, 18
Sorties, 24 — Morts de la fièvre, 16

ASSOMPTION—William Johnson et Andrew Morrisie ont comparu hier devant le Recorder nouvellement nommé l'accusation d'avoir assassiné F. Meeting au cabaret, Rampart, coin de Conti. Plusieurs personnes ont été interrogées; leur témoignage ne diffère pas de ceux que nous avons donné hors de la page précédente du crime. Il a été prouvé que les deux accusés accompagnaient le défunt lorsqu'il est sorti du cabaret.

La suite de l'interrogatoire a été renvoyée à samedi prochain.

FRANCIS COOK DE DUBLIN.—*Juge Lorins.*—Jacob Hacker a été trouvé coupable de vol.

John Martinon dit Joseph Frick, et John Falvey du U. S. Cutter, ont été trouvés coupables de vol d'une montre en or appartenant à James Dalbey.

Charles Francis a été condamné, le 1er juillet, vol de la Wm. Pulling, a été acquitté.

Le jury a rendu un verdict de culpabilité dans l'affaire de John Kelly, accusé de vol. Le jeune homme, comme une boutique de meurtre sur Antonio Barya.

Wm. Johnson a été trouvé coupable d'avoir, le 7 juin, dernier, consommé, sur une traite, la signature de Williams, Phillips & Co.

L'avocat de District n'a pas trouvé bien à poursuivre les personnes suivantes :

Peter Berry—assaut et batterie; William Wilson—escroquerie; Thomas Russell—escroquerie; Peter Berry—assaut et batterie.

ASSOMPTION—Mary Dugle dite Mary Ann Fraser, a été arrêtée hier dans la rue Bienville, sous prétexte qu'elle avait un paquet de linge qu'on la soupçonne avoir volé. Le recorder a ordonné qu'elle fut interrogée au violon, jusqu'à ce qu'elle ait été reclamée.

VOL DE SHERTER—La police de Jacksonville a été informée hier de Aimé Quillet, Rue Bienville, qu'un nommé Wm. J. McGlamery, Rue Bienville, qui les nègres d'avoir volé ce matin. Ces nègres retourné en prison jusqu'à ce que le recorder les fasse comparaître devant lui.

ASSAUT ET BATTERIE—Geo. Hepton s'est plaint hier au recorder Bonner d'avoir reçu un coup de bouteille de John Ford.

W. E. Waters a été arrêté d'assaut et batterie sur la personne de Antoine Tourné.

Grand Jury—Le capitaine Baldwin, de dernière, a déclaré hier au recorder Lanne qu'il trouvait que des objets volés étaient dissimulés chez M. Adamson, rue des Ursulines. La Cour a ordonné une perquisition, mais les agents n'ont rien pu trouver.

ENQUÊTES.—Le coroner a tenu hier une enquête sur le corps d'un enfant de 12 ans nommé Patrick Kelly, trouvé mort à l'angle de la rue de Chartres. Le jury a déclaré qu'il a reconnaît à son témoignage, pour le trancher d'une voiture, dans l'après-midi du 27 hier; que cet enfant a été tué par la négligence de ce dernier dans le jeu qu'on le sait.

Le même coroner a procédé à l'enquête du corps de Thomas McBrady qui a été trouvé et est mort au No 46, rue Lafayette. Verdict : mort d'apoplexie. McBrady est né en Irlande : il avait 30 ans.

Une troisième enquête a été tenue par le coroner à l'hôpital qui est mort subitement sur le bateau à vapeur Ohio, de la Louisiane, le 10 juillet, les whigs de la paroisse Ascension ont désigné à l'assemblée des électeurs, l'honorable Armide Landry, comme candidat à la place de représentant à Washington.

PAROISSE ASSOMPTION—Les whigs de la paroisse Assomption se sont réunis à Napoléon-ville le 23 de ce mois, et ont désigné les citoyens ci-dessous comme les représentants des différentes parties de Donaldsonville et de Bayou Rouge :

MM. Jean Alonzas, Gustave Vives, Ed Vives, Victor Le Blanc, Dufourcq Landry, Michel Hernandez, J. B. Gaudin, Louis Gaudin, Valery Blanchard, Lucien Dugas, Florentin Trouplet, Gustave Lanes, M. B. Le Blanc, M. A. Le Blanc, Rosemond Bourg, Adolphe Lopez, A. F. Hickman, S. J. Grimes, J. F. J. Hallowin, E. K. Kavanagh, W. A. Bass, W. Grimmore, F. A. Tête, L. G. Phillips, C. Blanc, Edmond Maurin, Dr. Hinckley, Dr. Joseph D. Ford, Geo. W. Jones, Joseph Kavanagh.

MINISTRE EN FRANCE—On nous assure d'une manière positive que M. Dix sera nommé ministre en France.

OBARTE—L'ordre des Odd Fellows aux Etats-Unis a dépensé en charités, dans le courant de l'année dernière, soixante-cinq mille piastres de plus que toutes les autres sociétés réunies de bienfaisance réunies.

M. H. FRANKLIN a été nommé par le Président comme consul de Danemark à la Nouvelle-Orléans.

CONSULAT DE BORDEAUX.—M. GILLMORE de la Pennsylvanie, auquel avait été offert le consulat de Bordeaux, refusant en Président

FEUILLETON.

LES MAÎTRES SONNEURS,

ROMAN PAR GEORGE SAND.

Troisième Veillée.

La belle Thérence ayant tout préparé pour notre déjeuner, et voyant monter le soleil, demanda à Brulette si elle avait songé à revoir le Joseph. C'est l'heure, lui dit elle, et il est fâché quand je le laisse dormir trop tard, parce que, la nuit d'après, il a peine à se reprendre.

—Si c'est vous qui avez coutume de l'appeler, ma mignonne, répondit Brulette, faites le donc : je ne connais point son habitude.

—Non, non, répéta Thérence d'un ton sec; c'est votre affaire de le surprendre présent puisque vous êtes venue pour ça. Je peux, à cette heure, m'en reposer et vous en laisser la charge.

—Pauvre Joset! ne pas se réveiller de deux fois! Joseph qui ne dort pas si souvent! Il faut qu'il ait bien mauvaise mine, puisque vous vous offrez, et vous qui tâchez d'en guérir.

Thérence tourna le dos sans répondre, et je dis à Brulette :—Allons tous deux l'appeler. Je gage qu'il sera content d'entendre ta voix la première.

Le logeur Joset occupait quelques cells du grand bâtiment. Bitôt qu'il entendit la voix de Brulette, il vint tout content regarder à travers la porte et lui dit : «Ah! je craignais de rêver, Brulette! c'est donc bien vrai que tu m'a fait?»

Quand il fut sûr que ce n'était point un rêve, il parut tout gai, que je ne pouvais pas le reconnaître. Il avait devant lui d'une longueur, il avait devant tout d'une longueur, il avait devant lui d'une longueur, il avait devant lui d'une longueur, il avait devant lui