L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.

DIMANCHE 14 MARS 1880.

Les Etats-Unis, la Colombie et le Canal.

Nous empruntons ce qui suit au *Courrier des Etats Unis*:

Le message du président au sujet du canal interocéanique est naturellement l'objet de tous les commentaires, et il est unanimement approuvé par la presse. Il est juste de dire que le ton général des journaux, même les plus hostiles au canal, est modéré et dégagé de cet esprit agressif dont nous l'avons vu trop souvent empreint. Les documents diplomatiques dont le message était accompagné sont aussi l'objet d'observations étendues, et les droits américains sont particulièrement revendiqués au nom du traité de 1846 entre les Etats Unis et la Nouvelle Grenade, lequel traité confère à la première de ces puissances certains privilèges éventuels en matière de transit interocéanique, et stipule en échange, au profit de la seconde, la neutralité des communications d'un Océan à l'autre, et la garantie de l'intégrité de son territoire. Il convient à cette occasion de rappeler les termes de ce document en ce qui concerne la question actuelle:

"Le gouvernement de la Nouvelle-Grenade garantit au gouvernement des Etats Unis que le droit de transit à travers l'isthme de Panama par les voies de communication existantes ou pouvant être construites ultérieurement sera ouvert et libre pour le gouvernement et les citoyens des Etats Unis, et pour le transport de tous articles d'agriculture, d'industrie ou de commerce appartenant aux citoyens des Etats-Unis; qu'il ne sera établi ni perçu, sur les citoyens des Etats-Unis ou sur leur marchandises passant par une route ou canal qui pourra être construit par la Nouvelle-Grenade ou avec son autorisation, aucun droit de péage ou autre qui ne soit imposé dans les mêmes circonstances aux citoyens de la Nouvelle-Grenade;—que tous les articles d'agriculture, d'industrie ou de commerce appartenant à des citoyens des Etats Unis qui passeront ainsi d'une mer à l'autre dans l'une ou l'autre direction en vue d'exportation ne pourront être soumis à aucun droit de douane quelconque; ou que, s'ils ont payé de tels droits, ils jouiront du privilège de *drawback* à l'exportation; de même les citoyens des Etats-Unis ne seront soumis à aucuns droits, péages ou charges d'aucune sorte auxquels les citoyens natifs ne seront pas soumis pour la traversée de l'isthme. Et, afin de s'assurer la tranquille et constante jouissance de ces avantages, et comme compensation spéciale pour les dits avantages, ainsi que pour les faveurs qui leur sont conférées par les articles 4, 5 et 6 de ce traité, les Etats Unis garantissent positivement et efficacement à la Nouvelle-Grenade, par la présente stipulation, la parfaite neutralité de l'isthme, à cette fin que le libre transit d'une mer à l'autre ne soit interrompu ou embarrassé à aucune époque pendant la durée de ce traité; et en conséquence les Etats-Unis garantissent aussi, de la même manière, les droits de souveraineté et de propriété que la Nouvelle-Grenade a et possède sur ledit territoire."

Le message du président sur le canal interocéanique et les documents qui l'accompagnent ont été déposés sur le bureau du sénat et renvoyés ensuite au comité des relations extérieures. Parmi ces documents se trouve un long rapport de M. Evarts, secrétaire d'Etat, qui fait l'historique diplomatique de la question dont le point principal est que le traité des Etats-Unis avec la Nouvelle-Grenade garantit l'indépendance de cette République et la neutralité de toute ligne de communication qui peut être construite entre les deux océans. M. Evarts rappelle que M. Wm. H. Seward disait en 1862 que "ce traité avait été conclu, non pour l'intérêt ou l'avantage spécial ou particulier des Etats-Unis, mais pour le bénéfice et l'avantage de toutes les nations." Le secrétaire d'Etat s'étend longuement sur la nature de ce traité et les conséquences qui en dérivent pour les deux parties contractantes. Après avoir parlé du chemin de fer de Panama et cité les cas où l'on a fait appel à l'intervention des Etats-Unis pour affaires relatives à ce chemin de fer, il passe au projet de canal de M. de Lesseps. A son avis, ce projet ne saurait être considéré comme une simple entreprise pécuniaire et propre à développer les intérêts généraux du commerce. Le percement de l'isthme affectera inévitablement les relations des nations américaines avec les grandes puissances de l'Europe. Or, comme les Etats Unis sont la grande puissance commerciale et politique de l'Amérique, ils sont nécessairement plus intéressés que tout autre pays dans un projet de nature à amener un changement si considérable dans l'isthme américain. Il est manifeste, dit-il, que le traité conclu avec la Colombie nous impose le devoir de ne pas rester étrangers à l'ouverture du canal. Voici la conclusion du rapport:

"La garantie de la neutralité du transit et de la souveraineté ainsi que de la propriété de la Colombie dans l'isthme est une chose tant que l'isthme reste dans son état naturel et désert, et une tout autre chose, lorsqu'il sera ouvert aux intérêts, aux cupidités et aux ambitions des grandes nations commerciales et habité par des populations de diverses nationalités et d'habitudes toutes différentes. Ces propositions sont si évidentes qu'on peut bien supposer qu'aucun contrat ou qu'aucunes négociations ne sauraient avoir lieu entre des particuliers et le gouvernement de Colombie qu'en tenant compte de la position que fait le traité aux Etats-Unis."

Notre confrère termine diverses citations des journaux de New-York par l'extrait suivant du *Graphic*, qui forme contraste avec les divagations des autres feuilles:

Ce message ne propose-t-il pas un écart de notre politique de non-intervention dans les affaires de nos voisins? Et s'il le fait, est-il sage de se lancer dans cette voie? Si le Congrès soutient le président dans sa déclaration, une politique américaine relativement à un canal américain sera établie. Et si cette politique est établie, elle semble impliquer le devoir pour les Etats-Unis d'ouvrir le canal le plus tôt possible. Si le canal est nécessaire, et si les étrangers qui sont prêts à l'ouvrir en sont empêchés, les Etats-Unis, qui réclament droit de contrôle sur l'œuvre, doivent se mettre à l'ouvrage et la mener à bonne fin. Nous ne pouvons pas jouer le rôle du chien dans le gardemanger. Nous devons construire le canal ou permettre que d'autres le fassent. La doctrine de M. Hayes dit que les étrangers ne peuvent pas le construire. Alors que les Etats-Unis le fassent.

—On dit que pendant le voyage du prince de Bulgarie de Sophie à Rustchuk la moitié de ses bagages furent volés, ce qui a causé l'arrivée tardive du prince à Saint-Pétersbourg.

Ce fut ainsi la raison pour laquelle la famille impériale descendit plus tard qu'à l'ordinaire dans la salle à manger du palais d'Hiver le soir de l'explosion.

Panama contre Nicaragua.

Nous extrayons ce qui suit de l'interrogatoire de M. de Lesseps par le comité congressionnel.

M. Martin demande quelle doit être la largeur du canal projeté à Panama.

M. de Lesseps répond qu'elle sera de 50 yards à la surface et de 22 au fond. Il n'est pas permis aux navires de se dépasser les uns les autres dans un canal, et par conséquent il n'est pas nécessaire de construire un canal assez large pour que les navires puissent se dépasser les uns les autres. Le canal de Suez a six stations, éloignées de 6 milles, où les navires s'arrêtent et communiquent par télégraphe avec la prochaine station, ce qui supprime les possibilités de collisions.

M. Martin demande le temps probable nécessaire pour construire le canal de Panama.

M. de Lesseps répond que ce temps est estimé par les ingénieurs à huit ans, mais il croit qu'avec de nombreux ouvriers six ans suffiront.

M. Martin demande quel sera le coût.

M. de Lesseps répond que le coût est estimé à $168,000,000, y compris des travaux dont l'exécution ne sera nécessaire qu'après que le canal sera en opération.

M. Martin demande quelles garanties seront fournies que le canal sera complété en six ou huit ans.

M. de Lesseps répond qu'il ne sera pas fourni de garanties et demande quelles garanties ont données les ingénieurs du pont de Brooklyn qu'il serait achevé dans tel délai.

M. Martin demande s'il y a une assurance raisonnable que le canal sera complété en six ou huit ans.

M. de Lesseps pense que oui. S'il était l'ingénieur, il demanderait huit ans comme un délai raisonnable, mais son opinion est que six ans suffiront. Sans le chemin de fer de Panama, il faudrait dix ou douze ans. La proximité des Etats-Unis, d'où on pourra importer toutes les machines, sera d'un grand secours.

M. Conger désire savoir si le canal de Panama requerra des écluses à marée.

M. de Lesseps répond qu'un port ou bassin (non une écluse) avait été jugé nécessaire pour le canal de Suez, mais qu'il a postérieurement été reconnu inutile, et il ne croit pas qu'il en faille dans le cas actuel. Le mouvement de la marée est avantageux aux navires, parce qu'il entretient la circulation des eaux.

M. Hutchins demande combien de navires pourraient passer en un jour dans le canal du Nicaragua, en supposant qu'il n'eût que dix-sept écluses.

M. de Lesseps répond que chaque écluse requerra deux heures, en supposant que tout aille bien.

M. Hutchins demande si plusieurs navires pourront passer une écluse à la fois.

Réponse négative.

M. Hutchins dit qu'à ce compte il ne pourrait pas passer plus de dix à douze steamers par jour dans le canal du Nicaragua.

M. de Lesseps est de cet avis. Quinze navires au plus pourraient traverser les écluses en un jour.

M. Hutchins répète sa question sous une forme plus catégorique.

M. de Lesseps dit qu'un calcul exact est difficile, mais que c'est son opinion. En outre l'effet des volcans et tremblements de terre, bien plus fréquents au Nicaragua qu'à Panama, serait désastreux pour les écluses, mais serait probablement nul pour un canal ordinaire.

M. Hutchins—Combien de navires de la même dimension pourraient passer en un jour par le canal de Panama?

M. de Lesseps répond que cent navires au moins pourraient passer par le canal, attendu qu'il sera droit. Le canal de Suez a 100 milles de long, celui de Panama n'aura que 45 milles.

M. de Lesseps a ajouté qu'il devait partir le lendemain pour Philadelphie, mais qu'il resterait un jour de plus si le comité le désirait.

Le président a exprimé le désir du comité que M. de Lesseps lui donnât un jour de plus. M. Eads sera entendu après M. de Lesseps.

Canal de la mer du Nord à la Baltique.

En Allemagne, la construction d'un vaste canal, allant de la mer du Nord à la Baltique, occupe aujourd'hui très sérieusement les autorités militaires et maritimes. Elles approuvent complètement le tracé proposé par M. Dahlstrœm, de Hambourg, tracé qui, partant de Brumsbuttel ou de Sainte-Marguerite, aboutit à Holtenau, à l'embouchure de l'Eider, dans la baie de Kiel.

Elles semblaient naguère préférer la baie de Neustadt ou celle de Lubek, pour assurer davantage la traversée du canal contre une armée ennemie qui serait descendue dans le Jutland. Mais c'était là une illusion à laquelle on a bientôt renoncé.

En effet, une armée de débarquement qui s'avancerait victorieuse atteindrait aussi rapidement un canal se dirigeant vers le Sud que celui que M. Dahlstrœm propose.

Par contre, ce dernier canal serait protégé à Kiel par les ouvrages fortifiés et par la concentration, dans les grands dépôts de la marine, de moyens actifs de défense. La ville de Lubeck seule serait plus directement intéressée au tracé par la baie de Neustadt.

On semble craindre à Lubeck que, par suite d'un canal maritime partant du port de Kiel, le commerce du Nord ne se porte entièrement sur Hambourg; mais on ne songe pas à l'avantage considérable qui résulterait d'un chemin court et sans danger conduisant à la mer du Nord.

Pour rassurer Lubeck contre la concurrence qu'elle redoute, il faudrait dépenser deux ou trois fois plus, attendu qu'il faudrait percer la grande arête du Holstein entre Rendsburg et Segeburg. Le canal proposé aurait 7 mètres de profondeur et il pourrait livrer passage à des navires ayant 110 mètres de long sur 22 de large. Il est probable que le Reichstadt comprendra la nécessité d'apporter le concours financier de l'empire à cette entreprise.

—Hier, dit le *Figaro*, M. Reville a inauguré au Collège de France la chaire de l'Histoire des Religions dont il a récemment été nommé titulaire.

Après avoir payé un emphatique tribut d'hommages au "ministre éloquent et vaillant qui est en train d'acquérir le glorieux titre de réformateur de l'enseignement en France," l'orateur a fait ressortir les progrès accomplis dans l'histoire par l'application de la critique historique, puis il a fait sa profession de foi qui peut se résumer en ces quelques mots:

"Il y a des gens qui donnent à l'Eternel le nom de "Dieu," moi je l'appelle le "Vrai Pur." Je suis théiste avec infiniment peu de métaphysique; chrétien si vous voulez, mais sans dogme et sans croyance. Je ne crois qu'aux faits, je n'admets que le fait, ne me parlez pas d'autre chose.

"Et maintenant, s'il m'arrivait dans mon cours de provoquer certaines manifestations.... Eh bien! cela m'est tout à fait égal."

Là-dessus, M. Reville s'est levé, a salué, on l'a applaudi et le nouveau professeur s'est retiré enchanté de lui-même et d'un auditoire si bien disposé.

Grant au Mexique.—On lit dans une correspondance adressée de Mexico au *World* de New York:

Dans ma dernière lettre j'ai omis exprès de mentionner le fait désagréable qu'une douzaine d'hommes appartenant à l'opposition et au parti républicain, ont crié sur le passage du général Grant, à sa sortie de la gare de Buena Vista: "Mort à Grant! Mort aux Américains!" Je n'en parlerais pas non plus aujourd'hui si les reporters envoyés des Etats-Unis pour décrire la réception de Grant à Mexico n'avaient pas raconté la chose dans leurs lettres particulières. Laissez-moi expliquer que le mot "mort" n'était pas employé dans un sens sanguinaire et qu'il ne faut pas l'interpréter littéralement. Les mécontents qui poussaient ce cri voulaient dire: "A bas Grant! A bas les Américains!" et ils n'avaient l'intention de molester personne. Leur unique objet était d'exprimer leur désapprobation de ce qu'ils considéraient comme une dépense inutile. Mais leurs faibles protestations ont été noyées dans les "vivats" et les "bienvenues" de milliers d'autres Mexicains, heureux de voir leur gouvernement honorer les Etats-Unis en la personne de deux de leurs généraux les plus distingués.

Le protectionisme et les Etats-Unis.—L'invasion des produits américains est le grand cheval de bataille des protectionnistes. M. Rouher—suivant l'exemple donné par M. Rouvier—va droit au fantôme et montre qu'il n'est pas à redouter:

Je ne nie pas la puissance de ce vaste continent, d'un tiers plus grand que la vieille Europe, qui offre à l'activité humaine des espaces toujours prêts, des forces toujours nouvelles et qui a ce privilège considérable de n'avoir pas à faire l'éducation de ses travailleurs, car elle les reçoit tout formés par l'émigration. (Très-bien! très-bien! à droite.)

L'émigration européenne, il est vrai, a perdu de son activité. Ce sont les Chinois qui vont à présent en Amérique, et même il se fait une croisade contre eux. Dans les réunions publiques, on demande leur expulsion. Si nous étions aussi sévères, si, quand on demande l'expulsion des produits étrangers, nous demandions, nous aussi, l'expulsion des ouvriers étrangers, voyez où nous arriverions.

Sans doute l'Amérique est une grande puissance, mais la France ne saurait l'envisager avec jalousie, elle qui a été l'émancipatrice de ce grand peuple; et, loin de nous décourager, nous devons dire à nos industriels: Soyez vigilants, comme les Américains, ayez, comme eux, le cœur haut et la volonté ferme. (Très-bien! très-bien!) Ne vous laissez pas effrayer par les dépositions qui ont été faites devant la commission.

On y a parlé d'une exportation américaine de 50,000,000 de fr. de coton.

Mais ce coton, où est-il allé? dans l'Amérique du Sud, en Chine, contribuant ainsi à accroître la consommation, qui n'est pas, comme le pensent les protectionnistes, un gâteau qu'on ne peut augmenter, mais un gâteau élastique qui croît avec la production. (Très-bien! très-bien! à droite.)

D'ailleurs, cette exportation de 50,000,000 fr. de tissus a été réduite cette année de 30 0/0, et les produits de l'Amérique n'ont ni la perfection ni le goût des produits français; nous pourrons donc toujours lutter.

Les funérailles des victimes de St-Pétersbourg.—Voici comment l'*Invalide russe* raconte les funérailles des victimes de l'explosion:

Les cercueils avaient été ornés de verdure et de guirlande de fleurs. Au moment où l'on enlevait les corps, sont arrivés LL. AA. II. Mgrs les grands-ducs Constantin Nicolaiévitch et Constantin Constantinovitch, ainsi que le commandant intérimaire de la garde. Beaucoup de fonctionnaires de l'Etat et un grand nombre de dames assistaient aussi à la cérémonie. Un cortége formé de soldats de tous les régiments et précédé d'une musique militaire attendait dans la rue.

Une foule innombrable accompagnait les vaillants soldats à leur dernière demeure.

Les cercueils ont été portés par des officiers supérieurs.

Aux premiers sons de la marche funèbre, tout le monde s'est découvert et a prié pour le repos de l'âme de ces malheureuses victimes. Chacun se pressait près des cercueils, chacun—même les femmes—voulant aider à les porter.

Au cimetière, les cercueils ont été déposés dans six fosses contiguës. Les deux fosses du milieu ont reçu la dépouille mortelle du sergent-major Daltriew et du sous-officier Bélohine; dans les quatre autres on a déposé les corps des soldats, deux dans chaque fosse.

La cérémonie s'est terminée par une salve trois fois répétée, dernier hommage rendu à la mémoire des victimes de l'attentat sacrilége du 5 février.

On comprendra aisément l'élan de sympathie que cette cérémonie a provoqué parmi la population pétersbourgeoise en faveur des victimes de cet odieux attentat, comme il est à supposer que, par un juste retour, elle a dû lui inspirer un profond sentiment d'aversion à l'égard de ceux qui n'ont pas craint, pour la réalisation de leurs criminels desseins, de sacrifier la vie de tant d'innocents.

Une épidémie sur la jeunesse en Russie.—On écrit de Kozlof à la *Moira*:

"Je vous ai annoncé l'apparition d'une maladie affreuse et inconnue jusqu'ici. Aujourd'hui, je me hâte d'en signaler les symptômes: les malades ont d'abord le frisson, puis une violente migraine accompagnée de fièvre et de délire avec une transpiration abondante. La mort en est la suite inévitable.

"Les premiers symptômes de cette maladie diffèrent si peu d'un rhume de cerveau, que personne ne peut présumer une issue fatale. J'ai eu l'occasion de parler à un monsieur dont le fils âgé de seize ans venait de tomber victime de cette nouvelle calamité et voici les détails qu'il m'a donnés:

"Le jeune garçon était revenu du gymnase à une heure après midi et se sentait légèrement indisposé. Il se coucha, car le mal de tête dont il souffrait était insupportable. La fièvre le gagna et, vers les cinq heures, il fut saisi d'un violent délire. Un quart après, il expirait.

"Les enfants et les adolescents sont jusqu'à présent les seules victimes de ce mal étrange. Quelle peut être cette maladie qui s'attaque de préférence aux jeunes organismes? Nous espérons que nos médecins tâcheront de l'analyser et de nous indiquer un remède contre cet affreux fléau."

—Un baromètre monumental d'un nouveau genre vient d'être essayé à l'Observatoire de Kew.

Le mercure est remplacé par de la glycérine.

Le réservoire, pour éviter l'absorption de l'humidité de l'air, est recouvert d'une couche de pétrole. La colonne est en plomb, sauf à la partie supérieure, qui est en verre, de telle sorte que les variations du niveau se voient du dehors.

Les mouvements de ce baromètre sont comparés avec ceux d'un baromètre étalon à mercure, afin de voir si les différences sont assez petites pour être négligées dans la pratique.

OFFICIEL.

Licences de ville pour 1880.

Département des Finances, Hôtel de ville, Nouvelle-Orléans, 2 février 1880.

Les dispositions de l'Ordonnance No 6,289 [illegible] à partir du 20 février courant. Les personnes devant des licences peuvent payer dix pour cent en script de ville de 1876, 1877 et 1878, et quatre-vingt-dix pour cent en argent.

Après le 20 courant, la section 7 de l'ordonnance 6,253 sera mise en vigueur contre les personnes qui auront violé la loi.

ALF. H. ISAACSON, Administrateur des Finances.

3 fév—

Aux Contribuables de la ville.—Taxes de 1880.

Département des Finances, Hôtel-de-Ville, Nouvelle-Orléans, 31 janvier 1880.

Toutes les personnes devant des taxes de ville pour l'année 1880, sont par le présent avis prévenues que la ville recevra [illegible]

A ceux qui paieront la taxe de quinze mills, les escomptes suivants seront accordés:

Jusqu'au 15 février, 5 pour cent.

Du 15 février au 29 février inclusivement, 3 pour cent.

Du 1er mars au 31 mars, 2 pour cent.

ALF. H. ISAACSON, Administrateur du Département des Finances.

1er fév—

Chemiserie et Blanchisserie Parisiennes.

Magasin: 90 rue St-Charles. Usine à vapeur: 93, 95 et 97 rue Conti.

Afin de populariser les produits de notre manufacture, nous ferons à partir d'aujourd'hui des chemises sur mesure à 24, 30 et 36 dollars la douzaine.

En magasin, nous tenons constamment un choix complet dans les prix de 15, 18, 24, 27 et 30 dollars; notre fabrique suppléant à la vente journalière, il n'y a jamais de vieux stock.

La supériorité de notre article est trop connue pour nécessiter une démonstration quelconque. [illegible]

Nos facilités de fabrication sont grandes, toutes nos machines marchent à la vapeur, système unique dans les Etats du Sud de même à Paris.

Pour compléter cette industrie, nous y avons joint une Blanchisserie également à vapeur, semblable à celles de Paris et de Troy.

Nous employons 65 à 75 personnes, avec espoir de doubler ce nombre sous peu.

Dans l'intérêt de la prospérité future de la Nouvelle-Orléans, il est bon d'encourager les industries qui doivent procurer une vie laborieuse et honnête à des milliers de personnes qui ne demandent qu'à travailler et à mettre à profit toute occasion d'apprendre un métier par lequel elles puissent se suffire à elles-mêmes.

F. Guéblé.

21 fév—au 21 mars

SYDNEY DAVIESON

Arrivé à la Nlle Orléans.

Le Dr Sydney Davieson, M. R. C. S. de Londres, M. D., Giessen. Auteur de "Practical observations on Nervous Debility," "Essay on Marriage," etc., etc., propriétaire en chef du Musée d'Anatomie du Missouri, à St-Louis, a l'honneur d'annoncer aux habitants de la Nlle Orléans et du voisinage qu'il peut être consulté jusqu'au 20 avril prochain à son domicile,

7 rue des Remparts, entre Canal et Douane.

Tous les jours, de 10 h. du matin à 3 h de l'après midi, et de 6 h. à 8 h. du soir.

Le Dr DAVIESON ayant fait une spécialité du traitement et de la guérison des Maladies Nerveuses. A passé des années à étudier et à approfondir cette partie de la science médicale qui se rapporte spécialement aux maux causés par les folies et les indiscrétions de la jeunesse et qui déterminent la débilité nerveuse, intellectuelle et physique ainsi que la perte de toute vitalité. Sa longue expérience acquise dans les premiers hôpitaux de l'Europe, aussi bien que par d'heureuses expériences faites pendant nombre d'années dans sa clientèle tant en Europe qu'en Amérique lui permettent de garantir un

Soulagement à tous les malades qui le consulteront. Il a eu beaucoup de succès dans un

Traitement par correspondance.

[illegible]

Heures de bureau de 10 h. A. M. à 3 h. P. M. et de 5 h. à 8 h. P. M. Le dimanche, de 10 h. A. M. à 2 h. P. M. seulement.

[illegible] CHEAP STORE.

J. A. LACROIX,

Coin Française et Victoire.

CHAUSSURES DE TOUTES QUALITÉS POUR DAMES, MESSIEURS, DEMOISELLES ET ENFANTS.

Toujours en magasin, un assortiment complet de chaussures de qualité supérieure à des prix défiant la concurrence.

Venez examiner mon stock avant d'acheter ailleurs.

MA DEVISE est: "Ventes rapides et légers bénéfices"

ATTENTION.

M. ANDRIEU & Co., No 51 Royale, coin Bienville.

FABRIQUE DE BOTTES ET DE CHAUSSURES DE TOUS GENRES.

Bottes et souliers en tous genres faits ici des meilleurs matériaux et par des ouvriers de premier ordre, à des prix plus réduits que partout ailleurs en ville. Chaussures de toutes qualités pour dames, messieurs, jeunes gens et enfants. Soixante-quinze à cent ouvriers sont constamment employés dans les ateliers.

7 jan. 80—1 an V A C

Avis aux Contribuables.

Le soussigné se chargera de payer toutes les taxes arriérées ou courantes, soit de ville ou d'Etat, à un escompte très avantageux pour les intéressés. Il règlera également toutes les taxes d'Etat à un escompte libéral. Il se charge de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont sujettes aux réclamations de madame Gaines.

JOHN T. DUFOUR. Passage de la Bourse.

VAPEURS.

Paquebot de la malle, des [illegible] Départ les SAMEDIS, à 5 h. P. M. Pour Vicksburg, Davis Bend, Natchez et tous les débarcadères intermédiaires. [illegible] R. S. Leathers [illegible] J. F. Muse, Commis. [illegible] à Vicksburg à la ligne Pactet pour Yazoo, Tallahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Cairo et St. Louis. Le capitaine se réserve le droit de passer tous les débarcadères qu'il jugera convenable. Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à [illegible], 100 Commune, E. CARLIN 60 rue Magasin.

Pour Grand Ecore, Alexandria. Un voyage régulier par semaine. Pour Grand Ecore, Alexandria, [illegible] les débarcadères de Norman et Barbin, ainsi que tous les atterrages intermédiaires sur la Rivière Rouge. Le bateau à vapeur de première classe JESSE K. BELL, DICK SINNOTT, capitaine. Geo. C. Hamilton, Commis. Partira de la Nlle Orléans tous les SAMEDIS à 5 h P. M. Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à R. W. ADAMS, 11 Passage du Commerce. Tout transfert de marchandises, soit au débarcadère du wharfboat à l'embouchure de la Rivière Rouge est aux frais du bateau [illegible] consignataires. 6fév—

OPELOUSAS. Paquebot indépendant pour Opelousas. Partant tous les MARDIS à 5 h. du soir. Pour Washington, Opelousas, Port Barré, Simmsport, Churchville, et tous les débarcadères sur la côte, l'Atchafalaya et le Bayou Courtableau, le bateau à vapeur à passagers d'un léger tirant d'eau LAURA L. DAVIS, Wm Crawford, capitaine; A. Meynier, Sr., commis. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à GEO. D. HITE, 142 Gravier, LORD & McPEAKE, 122 Gravier, Agents. P. S.—Connaissements donnés jusqu'à Bayou Bœuf. Les passagers de la côte recevront toutes les attentions nécessaires. 17janv—

LE FAVORI DU MONDE. Paquebot régulier faisant 3 voyages par semaine. Partant tous les MARDIS, JEUDIS et SAMEDIS matin à onze heures. Pour Bayou Goula, Donaldsonville et tous les débarcadères du haut de la côte. Le magnifique et rapide steamer à passagers DE SMET, Capt FRANK OTTENDORFER, S. T. Goodwyn, [illegible], commis. Partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à E. J. COMEAUX, 20 rue Conti. 14 déc—

Paquebot de la côte et du Bayou Lafourche, deux fois par semaine. Départ tous les lundis à 5 P. M. et tous les Vendredis à 10 A. M. Pour les débarcadères de la côte et du Bayou Lafourche. Le paquebot de première classe BELLE, Capitaine MAX BLANCHARD, JOHN WEBRE et O. J. BLANCHARD, Commis. Partira comme ci-dessus, revenant pendant la tournée. Le Vendredi le bateau ira jusqu'à Lockport. A son voyage de retour, il partira de Donaldsonville tous les Dimanches et mercredis matin. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à V. H. BERNARD, rue St-Louis 9, A. HENO. Grant 28.

PAQUEBOT INDÉPENDANT. Pour l'habitation Uncle Sam paroisse St-Jacques. Trois voyages par semaine. Le Paquebot FAIR PLAY, Capitaine F. J. PAPINEAU, [illegible], Commis. Partira les lundis, mercredis et vendredis matin, pour l'habitation Uncle Sam et tous les débarcadères intermédiaires, à onze heures. Retour, faisant le service de la côte en plein jour. P. S. Un homme receveur est stationné sur la levée à la tête de la rue Conti tous les jours pour recevoir le fret. Pour le fret ou le passage s'adresser à bord ou à GEO. HENO, Agent, 80 rue Decatur, au 1er. 24déc—

Mandeville et Covington. Steamer de la malle des Etats-Unis "New Camelia." Pendant l'Hiver. Jusqu'à nouvel avis, le steamer NEW CAMELIA quittera le nouveau bassin les MARDIS, JEUDIS ET SAMEDIS à l'arrivée du train de 1 heure de l'après midi, pour Mandeville, Old Landing et les points intermédiaires. Pour le retour, il quittera Old Landing à 7 heures du matin, les LUNDIS, MERCREDIS ET VENDREDIS, s'arrêtant à Madisonville, Lewisburg et Mandeville. Fret reçu tous les jours à Magnolia Bridge, côté de la rue Delord. W. G. COYLE, 38, rue Carondelet. 20 déc—

CONSULAT DE FRANCE

À LA NOUVELLE-ORLÉANS. BUREAUX, 92 RUE ROYALE.

Ouverts de 10 h. du matin à 3 h. P. M. Des renseignements sont demandés sur les personnes dont les noms suivent. En cas de décès ou d'absence, leurs amis ou connaissances sont priés d'en donner avis au Consulat.

Abadie (Jean Joseph Marie)	Guichard,
Allibert (Lucien)	Guy (Joseph)
Boyet (Aug)	Hourné (Firmin)
Benjamin (Michel)	Hamelin (Jean Alphonse)
Blanchard (Adolphe et Auguste)	Heckman (Thérèse)
Barthe (Calixte)	Jamet (Antoine)
Bordous (Bernard)	Lecuyer (Constant)
Bouringer (Jean)	Lacroix
Brunner.	Louit (Etienne)
Bauer (Charles Auguste)	Larrivière (Jean Marie)
Buquet (Clément)	Lagierse (Dominique)
Benel,	Lupelle (Jean Marie)
Boyer ou Boger (Augustin)	Lafitte (Vve)
	Le Boyer (Adelaïde Victoire)
Burnéon (Jacques)	Layné (Jean Pierre)
Cohen (Mathilde)	Maurains (Louis)
Casaubon (Vve)	Mailhos (F)
Castet (Paul)	Mendes (Alexandre)
Chasagne (Mathilde)	Marais (Pierre)
Cassé (Dominique Métrances)	Moutardot (Urbain)
	Meyniel (Jean)
Castaing (François)	Moynet (Jean)
Cassenayou (Jean)	Noël (Alari)
Chauveaud,	Ollier (Jacques)
Cardelet (Jean)	Ouellhé,
Chaussacq Devarenne,	Pasquier (Joseph)
Courtiade (Eugène)	Perpes (Ernest Michel)
Coste (Louis)	Prade (Antoine Gaspard)
Casalas (Baptiste)	
Duvillier (E. L.)	Pignard (Vve)
Dumas (Alcée)	Pohat (Pierre Joseph)
Dourin (Louis)	Péné (Adolphe)
Ducos (Pierre)	Pène (Jn Pierre)
Duberaard (Louis)	Ruty (Henri)
Dernier (Jules Victor)	Roy (Joseph Frederick)
Devant (Germain)	Sheley (les époux)
Evans (Linton)	Sorbets (Jean et Justin)
Evans (Charles)	Tournier (Aug)
Epping Bellas & Co,	Tristani,
Forstall & Sons,	Vienne (Jean)
Flesche (Chas)	Vignes (Auguste Athanase)
Flanchet (Pierre Isidore)	
Fumet (Pierre)	

Les procurations et actes notariés de toute nature sont passés en Chancellerie aux prix fixés par le tarif.

Des registres sont tenus pour l'inscription gratuite des mariages, naissances et décès.

La Nouvelle-Orléans, Le 13 Février 1880.

Le Consul de France, VICOMTE PAUL D'ABZAC.

13 fév—

BUREAU DE PRÊTS.

OTTO SCHWANER

57........RUE BARONNE........57

ENTRE CANAL ET COMMUNE,

Près de la SALLE GRUNEWALD.

VAPEURS.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

Les magnifiques navires de cette ligne favorite pour le continent [illegible] partiront de la jetée No. 42 de la rivière du Nord, au pied de Morton street, comme il suit:

AMERIQUE, [illegible], mercredi, 17 mars.
FRANCE, Trudelle, mercredi, 31 mars.
LABRADOR, Sanglier, mercredi, 14 avril.

Prix du passage pour le Havre.

Première cabine (vin compris).......$100
[illegible]..............$ 80
Seconde cabine (vin compris).......$ 65

[illegible]

Entrepont, $26, avec aménagement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles.

Passage à [illegible] $46 [illegible] Nouvelle-Orléans à Paris.

L. GRAND, Agent, [illegible]. Nouvelle-Orléans.

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

STEAMERS ENTRE BRÊME ET LA NOUVELLE-ORLÉANS, VIA LE HAVRE, SOUTHAMPTON ET LA HAVANE.

Les steamers du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD reprendront leur service régulier comme suit:

	De Brême	De la Nlle-Orléans
Hannover	21 janv	environ 26 fév.
Hannover	21 mars	environ [illegible]
Nurnberg	21 avril	environ—

Ces steamers touchent, en venant ici, au Havre et à la Havane, et, en allant en Europe, à la Havane et à Southampton.

PRIX DU PASSAGE:

De Brême, Southampton ou le Havre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans: Chambre...$150 | Entrepont...$55.

De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Havre ou Brême: Chambre...$150 | Entrepont...$45.

De la Nouvelle-Orléans à la Havane: Chambre...$50 | Entrepont...$15.

Pour les enfants au-dessous de 10 ans, moitié prix.

Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

N. B. Nos agents pour le Texas, MM. Kauffman & Runge, à Galveston, sont autorisés à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:

De Brême à Galveston.........$42 00
Do à Indianola.........45 50

La compagnie se réserve le droit de changer le nombre des steamers, leurs jours de départ et leur itinéraire et les prix du passage.

Les consignés vendant des billets de passage de Brême, Southampton ou le Havre à la Nouvelle-Orléans.

Pour plus de détails, s'adresser à Ed. F. STOCKMEYER & CO., Agents.

19 oct— No. 48 de la rue de l'Union.

AMÉRIQUE CENTRALE.

OTERI'S PIONEER LINE.

Le rapide steamer en fer de première classe E. B. WARD, JR. Capitaine S. PIZZATI.

Pour Belize, Honduras, touchant à Port Cortez, Truxillo, Ruatan, Utilla et à toutes les îles de la Baie, partira ponctuellement pour les ports ci-dessus, JEUDI 19 février 1880, à 5 heures du soir, et ensuite régulièrement tous les dix-neuf jours, de son mouillage, en face la Place Jackson.

Pour fret et passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à S. OTERI & BRO. 23 et 26 rue Front et 24 et 26 rue Fulton.

N.B.—Le WARD fera son service en connexion avec la ligne régulière de goélettes sur la même ligne. 3 mars—79—1an

Pour New-York directement.

Ligne des steamers Cromwell entre New-York et la Nouvelle-Orléans.

CETTE LIGNE SE COMPOSE des steamers suivants: KNICKERBOCKER, NEW ORLEANS, HUDSON, LOUISIANA.

Le steamer NEW ORLEANS, Capt. T. P. C. Halsey, Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse, Mercredi 17 mars à 8 h. A. M.

L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 1½ pour cent.

Passage—Cabine.........$40
Entrepont.........20

On prend des billets [illegible] pour LIVERPOOL, BRÊME et le HAVRE.

Pour fret ou passage, s'adresser à ALFRED MOULTON, Rue Carondelet, No 41. 4mai—1an

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers: NEW ORLEANS, KNICKERBOCKER, HUDSON, LOUISIANA.

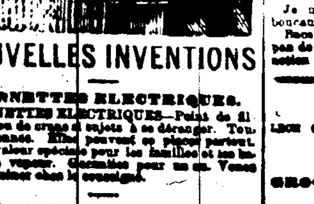
Steamship NEW ORLEANS, Capt. T. P. C. Halsey, will leave her wharf, foot of Toulouse street, Wednesday, March 17, at 8 A. M.

Insurance on cargo by this line 1½ per cent.

Cabin Passage.........$40
Steerage.........20

Freight for LIVERPOOL, BREMEN and HAVRE taken by this line, and through Bills of Lading given for the same.

For freight or passage apply to ALFRED MOULTON.



NOUVELLES INVENTIONS

SONNETTES ÉLECTRIQUES.

SONNETTES ÉLECTRIQUES—Point de fil cachés ou de crans ni sujets à se déranger. Toujours bonnes. Elles peuvent se placer partout. D'une valeur spéciale pour les familles et les bateaux à vapeur. Garanties pour un an. Venez les examiner chez le soussigné.

Moulin rotatoire à farine perfectionné de Hunter. Quatre combinaisons dans une. Plus de 250,000 maintenant en usage. Chaque famille devrait en avoir un. On demande des agents pour la Louisiane et la Georgie. Envoyez $1 pour échantillons et poste. Conditions spéciales pour les agents.

JAMES H. REYNOLDS. Rue Baronne 90.

FOURS.

Les fours de cuisine de Robert E. Lee, fabriqués avec le meilleur fer, brûlant peu de combustible et excellents pour cuire le pain d'une manière égale. Garantis pour donner satisfaction complète ou l'argent est remboursé.

A chaque acheteur un tamis rotatoire sera donné.

FLAMBEAU—Aucun danger des étincelles; le vent ou la pluie ne peut l'éteindre; il ne peut faire explosion. Tous les bateaux à vapeur devraient en avoir un.

JAMES H. REYNOLDS,

90.........Rue Baronne.........90

Entre les rues Union et Perdido,

1er mai—79—1an NLLE-ORLÉANS, LNE

A. DELPIT,

Manufacture de Tabac à la Vapeur.

13 & 15 rue St. Louis.

ETABLIE EN 1808.

Célèbres TABACS à priser. PERIQUE, MACOUBA, VIRGINIE, NATCHITOCHES, NO. 58, ETC. FINE CUT supérieur, à fumer et à chiquer. CIGARES Havane et du pays. Grand assortiment de PIPES ÉCUME ET BRUYÈRE-FRANÇAISES variées et de PIPES AMÉRICAINES. Un beau choix de TABATIÈRES en Métal, Ecaille Buffle, Papier-Mâché et autres. ARTICLES POUR FUMEURS, ETC., ETC. ETC. —Le tout— AUX PRIX LES PLUS MODÉRÉS. En gros et en détail.

PHARMACIE DUCONGE,

80—RUE DE CHARTRES—80

NOUVELLE-ORLÉANS.

A. CARROUCHÉ,

SUCCESSEUR.

Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie si favorablement connue un assortiment complet de MÉDICAMENTS PATENTÉS FRANÇAIS, ANGLAIS et AMÉRICAINS, ainsi que de DROGUES, PRODUITS CHIMIQUES, PEINTURES, PARFUMERIES, en un mot, tout ce qu'on peut trouver dans un établissement de premier ordre. M. Carrouché reçoit directement de Paris tous les médicaments patentés dont nous donnons chaque jour l'énumération complète dans une autre colonne. La maison sollicite les ordres de la campagne et garantit de les remplir avec soin et célérité. Dépôt du Sirop pectoral balsamique de Duconge. Agence pour la vente du Wilson's Dysentery Remedy.

1 sept 78—1 an

H. J. RIVET,

PHARMACIEN-DROGUISTE

Importateur de Médicaments Patentés Français.

Agent du "TEXAS COTTON WORM DESTROYER." Propriétaire des célèbres Bitters Our Own Louisiana Aromatic Bitters. 56 rue de Chartres et 36 rue Bienville, Nlle-Orléans. 17 mai 79.—1 an.

J. B. JUNQUA,

Nos 27, 29 et 31 RUE BIENVILLE, Nouvelle-Orléans.

MARCHAND - COMMISSIONNAIRE

—IMPORTATEUR DE—

Cognacs, Vins, Liqueurs et Whiskies Fins

FABRICANT DE SIROPS DE PREMIER CHOIX, ET D'eau de Seltz et d'eaux Minérales,

Avec le dernier appareil Hermann-Lachapelle de Paris, qui a obtenu la Médaille d'Or à l'Exposition Universelle de 1878. Sept—6m

GALERIE D'ART CÉLÈBRE DE WASHBURN

TRIOMPHE DE LA PHOTOGRAPHIE!!

PORTRAITS

Fixés d'une manière permanente au moyen

PROCÉDÉ BREVETÉ DE LAMBERT.

Tous les nouveaux genres de photographie exécutés avec les dernières découvertes et les perfectionnements les plus récents.

PRIX TRÈS MODÉRÉS.

No. 109 RUE DU CANAL.

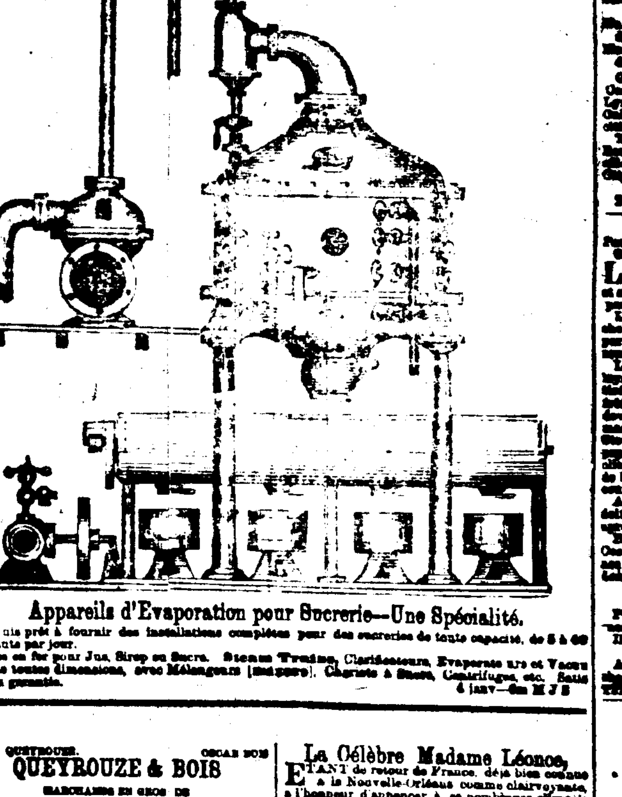
7nov—

JAMES D. EDWARDS

Successeur de DAN'L & JAS. D. EDWARDS,

22, 24, 26, 28 Rue FRONT et 21, 23, 25, 27 Rue DELTA

NOUVELLE-ORLÉANS.



Appareils d'Evaporation pour Sucrerie—Une Spécialité.

Je suis prêt à fournir des installations complètes pour des sucreries de toute capacité, de 5 à 60 boucauts par jour.

Pans en fer pour Jus, Sirop ou Sucre. Steam Trains, Clarificateurs, Evaporateurs et Vacuum pans de toutes dimensions, avec Mélangeurs [mixers]. Chariots à Sucre, Centrifuges, etc. Satisfaction garantie.

4 janv—6m M J S

LEON QUEYROUZE. OSCAR BOIS.

QUEYROUZE & BOIS

MARCHANDS EN GROS DE GROCERIES, VINS, LIQUEURS —ET— Toutes sortes de Produits de l'Ouest.

Aux magasins bleus, Coin Vieille-Levée et Bienville, Nlle Orléans.

Sept 79—1 an.

BODLEY BROTHERS

Ont l'assortiment le plus complet de wagons à cannes, charrettes à cannes à 3 et 4 mulets, charrettes à bœufs, do. pour logs, wagons à coton, charrettes à bagasse, charrettes pour fermes, charrettes à riz, petites charrettes de toutes dimensions, chars à bancs de famille à 4 et 6 sièges, wagons à ressorts pour distribution de marchandises, rais, jantes, brancards, colliers de chevaux, matériaux pour voitures, graisse pour essieux, moyeux. Nous appelons l'attention sur nos essieux [illegible], nos moyeux forgés à froid et tous les ferrements entre destinés à nos charrettes et wagons, lesquels sont fabriqués dans nos propres ateliers, à Wheeling, W. Va. avec des matériaux supérieurs et par de très habiles ouvriers. Nous garantissons tout, ne craignons aucune concurrence, et répondrons aux plus fortes demandes.

Dépôt 15 et 20 rue Union.

9 mai—1 an

La Célèbre Madame Léonce,

Etant de retour de France, déjà bien connue à la Nouvelle-Orléans comme clairvoyante, a l'honneur d'annoncer à sa nombreuse clientèle qu'elle continue à dire le Passé, le Présent et l'Avenir. Plus de mariages manqués. Plus de troubles dans les ménages, affaires d'intérêts, etc. Voulez-vous être heureux!.... Voulez-vous des numéros gagnants?.... Venez....

RUE ST-PIERRE, 111,

Entre Bourgogne et Dauphine.

Ecrire franco, Boîte No 3639 Post-Office.

7mars—

Mme BONOMO, sage-femme, et médecin pour dames, 140 St Louis et 101 Bourgogne, se recommande pour toutes les maladies de femmes et comme sage-femme. Elle promet une guérison assurée pour toutes les maladies, telles que douleur à la matrice, dentition difficile chez les enfants, les vers chez les femmes et les enfants, les plaies aux jambes. Chambres pour les dames sur le point d'accoucher, avec un bon traitement et à des prix en rapport avec les temps. Visible à toute heure. Exerçant sa profession depuis 25 ans, elle se recommande au public.

20 nov..1 an.

CHEMINS DE FER.

Grande Route de Jackson.

Chicago, St-Louis & New-Orléans R. R.

A partir du 17 janv 1880, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DÉPART.	ARRIVÉE.
Express No 1. 2:30 P. M.	Express No 2 8:30 A. M.
Mixed No 3—7:15 A. M.	Mixed No 4 7:30 P. M.

Nos 1 et 2 partent tous les jours; Nos 3 et 4 tous les jours, excepté le dimanche.

Le train d'excursion du SAMEDI pour McComb City part à 4:00 P. M.

DES WAGONS-DORTOIRS PULLMAN VONT JUSQU'À LOUISVILLE, CINCINNATI, et CHICAGO, sans changement. Pour St-Louis un wagon-dortoir est ajouté au train, à Milan, ce qui permet aux passagers de faire tout le voyage sans laisser le train. UN CHANGEMENT SEULEMENT JUSQU'À NEW-YORK et les VILLES de L'EST.

Wagons munis de fauteuils inclinés, pour dames et perfectionnés, allant tous les jours jusqu'à Vicksburg, sans changement.

Billets en vente, places retenues et renseignements fournis au No. 22 rue du Camp, coin Commune.

A. D. SHELDON, Agent de Tickets.

F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers.

8nov79—

Great Jackson Route.

Chicago, St-Louis & New Orleans R. R.

Trains will leave and arrive at the Calliope Street Depot, on and after Jan. 17th 1880, as follows:—

LEAVE.	ARRIVE.
Express No 1. 2:30 p. m.	Express No 2 8:30 a. m.
Mixed No 3...7:15 a. m.	Mixed No 4...7:30 p. m.

Nos 1 and 2 run daily, 3 and 4 daily, except Sunday.

SATURDAY accommodation for McComb City leaves at 4:00 P. M.

PULLMAN PALACE SLEEPING CARS THROUGH TO— LOUISVILLE, CINCINNATI, AND CHICAGO WITHOUT CHANGE AND FOR ST LOUIS A SLEEPER IS ATTACHED AT MILAN, enabling passengers to go through without leaving the train. ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.

Improved Sleeping and Reclining Chair Cars to Vicksburg daily without change.

Tickets for sale, berths secured and information given at No 22 Camp street, corner of Common.

A. D. SHELDON, Ticket Agent.

F. CHANDLER, General Passenger Agent.

8nov79

New-Orleans and Mobile Rail Road

(LIGNE RAPIDE DE MOBILE.)

La route la plus courte pour toutes les villes de l'Est. Transporte la malle et l'Express du Sud. SEULE LIGNE AVEC DOUBLES TRAINS QUOTIDIENS.

A partir de DIMANCHE 9 NOVEMBRE 1879 les trains arriveront à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partiront comme suit:

Départ	Arrivée.
No 1, Express, tous les jours 7:50 a.m.	No 2, Express, tous les jours 7:40 a.m.
No 3, Express, tous les jours 5:00 p.m.	No 4, Express, tous les jours 9:30 p.m.

Seule ligne qui ait des wagons-dortoirs de Pullman sur toute la route, sans changement, jusqu'à Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery, et St-Louis. Un changement seulement jusqu'à New-York et jusqu'aux autres villes de l'Est.

On peut se procurer des billets et retenir d'avance des places dans les SLEEPING CARS en s'adressant au bureau coin Camp et Commune, vis-à-vis le City Hotel.

D. E. ROBINSON, Surintendant.

J. W. COLEMAN, Agent de billets.

8nov—

NEW ORLEANS AND MOBILE RAIL ROAD

(MOBILE FAST LINE)

THE SHORTEST ROUTE TO ALL EASTERN CITIES. CARRIES THE GREAT THROUGH MAIL AND SOUTHERN EXPRESS. ONLY LINE WITH DOUBLE DAILY TRAINS.

On and after SUNDAY, NOV. 9th 1879, trains will arrive and leave depot, foot of Canal Street, as follows:

LEAVE.	ARRIVE.
No. 1 Express, daily.......7:50 a. m.	No. 2 Express, daily.......7:40 a. m.
No. 3 Express, daily.......5:00 p. m.	No. 4 Express, daily.......9:30 p. m.

Only line running Pullman Palace Sleeping Coaches through without change to Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery and St. Louis. Only one change to New York and other Eastern cities.

Tickets may be obtained and Sleeping Car Berths secured in advance on application at the office corner Camp and Common streets, opposite City Hotel.

D. E. ROBINSON, Superintendent.

J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

8nov—

GRAND CHEMIN DE FER.

Portant la malle des Etats-Unis entre la Nlle Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.

Le FERRY partira du pied de la rue Ste Anne tous les jours, à HUIT HEURES A. M. et se reliera au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 8 h. 25 A. M.

Le fret pour tous les points du Bayou Lafourche, entre Labadieville et Lockport, sera transporté aux taux du bateau à vapeur pour toute la ligne.

Les taux du fret, pour les points sur l'Atchafalaya et la Tèche, au delà de Morgan City, est réduit pour le moment. Des contrats spéciaux pour fret aux marchandises expédiées pour ces points devront être faits, avant l'expédition avec Thomas A. Stephens, agent général, au pied de la rue Ste-Anne. Le fret pour tous les points doit être payé d'avance. Comme avantage spécial à nos clients réguliers, des taux spéciaux, sous forme de billets dits "commutation" seront accordés à ceux qui expédient que par ce chemin de fer.

Afin que le fret soit promptement expédié il doit être délivré avant 3 heures; le fret reçu après cette heure partira par les trains suivants.

Billets "commutation"—500 milles pour $15.—Ces billets ne sont émis qu'en faveur des personnes [illegible]

GEO. PANDELY, Surintendant.

Pour fret et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magasin.

Il ne sera point reçu de fret après 5 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO. Agents.

A la station Terrebonne le chemin se relie au chemin d'embranchement de Thibodeaux, allant à Thibodeaux et Houma.

S.N. PIKE'S *Magnolia* WHISKEY Cincinnati OHIO.

LE CLICHÉ CI-DESSUS EST LA MARQUE DU VÉRITABLE ET CÉLÈBRE

PIKE'S MAGNOLIA WHISKEY

préparé par MM. W. W. JOHNSON & CO., successeurs de S. N. Pike, Cincinnati, Ohio, qui en sont les seuls propriétaires.

Toutes les PREMIÈRES MAISONS de gros et détail en vendent à la Nlle-Orléans.

FEUILLETON.

Commencé le 8 février 1880

LE ROMAN D'UN BRAVE HOMME

PAR

M. EDMOND ABOUT.

IV

LE RÉVEIL

(Suite.)

Un esprit plus positif que le mien se fût ému des révélations qui perçaient à travers ces doléances. Mais j'étais neuf en matière d'argent comme tous les enfants qui n'ont jamais manqué de rien; et, d'ailleurs, je souffrais bien trop pour sentir un autre malheur que la perte de mon père. L'oncle Bernard, tout au contraire, paraissait plus touché de la ruine que du deuil. Il s'expliquait à tort et à travers sur les obligations qu'il avait contractées envers nous; il répétait plus de dix fois que s'il s'était adressé, de préférence, à son plus proche parent, c'est qu'il le croyait riche; Dumont, lui-même, lui avait dit de ne pas se gêner pour le remboursement; mais il savait maintenant ce qui lui restait à faire, et il prétendait que sa dette ne fût point passée par profits et pertes avec celles des insolvables et des ingrats. Le fait est qu'il désintéressa ma mère en trois ou quatre ans, au prix des sacrifices les plus pénibles, comme un digne homme qu'il était.

Mes autres oncles, sauf le canut de Lyon qui n'en pouvait mais, arrivèrent dans la journée avec leurs femmes et leurs enfants, et la maison se remplit de famille. On les installa comme on put; nos ouvriers cédèrent spontanément toutes leurs chambres, disant qu'ils dormiraient très bien sur les copeaux. La plupart de ces hôtes étaient étaient non-seulement las, mais affamés; Catherine leur distribuait d'un air bourru les reliefs du festin de la veille; on rencontrait jusque dans l'escalier des hommes, des femmes, des enfants, qui rongeant un os de volaille, découpaient une tranche de viande sur un morceau de pain, trempaient une croûte dans un verre de vin ou dans un demi-verre d'eau-de-vie. Ce spectacle irritait ma sensibilité d'enfant; je ne disais rien, mais je me demandais comment tous ces gens-là pouvaient boire et manger quand mon père était mort?

Vers trois heures après-midi, Basset, couvert de cendre et noirci par la fumée, vint nous apprendre que mon pauvre père avait été retrouvé dans les décombres. On ne l'avait reconnu qu'à son casque; le corps entièrement carbonisé ne formait plus qu'une masse informe, réduit à presque rien, pas plus volumineux que le corps d'un enfant de quatre ans. Le brave garçon demanda si ma mère voulait voir ces misérables restes? Elle répondit sans hésiter, comme si elle avait prévu la question: "Non, Basset, je vous remercie. L'image de mon cher Dumont est gravée au fond de mon cœur. Je le verrai toute ma vie, grand, beau, fier et riant, tel qu'il était hier soir en sortant de chez nous. Il ne faut pas que cette impression soit effacée par une autre. Laissez-moi conserver intact le peu qui me reste de lui!"

Cette femme réfléchie, calme et forte eut pourtant un mouvement de fureur en apprenant que la seconde victime de l'incendie était l'ouvrier espagnol. Surpris par l'explosion du feu qu'il avait allumé, et craignant d'être appréhendé au corps par les voisins qui arrivaient de toutes parts, il n'avait eu que le temps de grimper au premier étage et l'asphyxie l'avait terrassé dans le couloir où mon père l'aperçut. Son cadavre, protégé par la chute d'une cloison de briques, fut reconnu sans hésitation par tous les gens de l'usine. Ma mère bondissait à l'idée que le salut d'un tel vaurien était la source de tous nos malheurs. "C'est donc cela, le devoir? s'écriait-elle; les justes doivent s'immoler pour un incendiaire! Il faut préserver à tout prix cette tête qui appartient au bourreau! Le devoir! Le devoir, c'est toujours beau en soi, mais avouez que cela peut avoir des effets singuliers, dans la pratique!"

Mon grand-père Basset et moi nous nous efforcions vainement de la calmer, lorsqu'on lui annonça, non sans quelque solennité, la visite de M. le maire.

M. Morand était suivi de ses adjoints; cinq ou six conseillers municipaux, nos amis et dans le nombre M. Mathey, capitaine des pompiers, lui faisaient cortége. L'ancien drapier était de ceux que la fortune et les honneurs ne changent pas; il avait le cœur sur la main, et c'est avec une simplicité touchante qu'il invita papa La France et tous nos parents à entendre les paroles qu'il apportait. Il arrivait de l'Hôtel de ville, où le conseil, sur son initiative, avait voté de généreuses résolutions. Un arrêté municipal, motivé dans les termes les plus honorables pour nous, disait que la commune prenait à sa charge les obsèques et le tombeau de Pierre Dumont, qu'elle adoptait son fils et qu'elle offrait à sa digne veuve, en témoignage de respectueuse sympathie, une pension de six cents francs. Et, pour finir, on regrettait que les finances de la ville ne lui permissent pas de mieux récompenser le dévouement d'un de ses citoyens les plus intelligents, les plus utiles et les plus courageux.

Ma mère qui n'avait pas prévu cette démarche, se recueillit un moment, puis, d'une voix légèrement altérée, mais sans donner un libre cours à ses larmes, elle remercia les estimables représentants de la ville. "Nous acceptons, dit-elle, avec reconnaissance, l'hommage que vous voulez bien décerner à la mémoire de mon cher mari: un hommage n'est pas une aumône. Quand à l'adoption de mon fils par sa ville natale, j'aimerais mieux qu'il l'eût méritée lui-même comme tant d'autres enfants qui obtiennent une bourse au concours; cependant je vous demande la permission de soumettre le cas au conseil de famille qui doit se réunir dans quelques jours. Mais moi, messieurs, je n'ai besoin de rien; je vous assure que le pauvre Dumont ne m'a pas laissé sans ressources; cette maison est à nous en grande partie; le fonds aussi vaut quelque chose; nous avons de bonnes créances à recouvrer; une veuve n'a pas de grands besoins, il me restera toujours assez pour vivre. Et, tenez, voulez-vous tout savoir? quand même je serais sans asile et sans pain, je n'accepterais pas un secours qui est comme le prix du sang. Le sang ne se paye pas, messieurs. Vous avez le cœur trop bien placé pour ne pas me comprendre. Je vous en prie, je vous en conjure, je vous le demande à genoux, faites moi grâce de votre argent!" Elle fondit en larmes aux derniers mots, et son émotion nous gagna tous. Le maire, un gros homme tout rond, cachait un esprit juste et des sentiments délicats sous une enveloppe assez épaisse: il s'excusa au lieu d'insister. Grand-papa, qui ne pouvait manquer d'être choisi comme le subrogé-tuteur de son petit-fils, demanda quelques éclaircissements sur mon adoption par la ville. M. Morand traduisit la pensée de ses collègues en parlant d'une bourse d'interne jusqu'à la fin de mes études, avec trousseau complet, "afin que le petit ne coûte pas un sou à ses parents."

Une triste cérémonie mit fin à la conversation. Les camarades de mon père nous apportaient sur un fourgon le peu qui restait de lui. Sur le cercueil de chêne ils avaient étendu le drapeau de la compagnie. Tous les hôtes de la maison vinrent avec nous au-devant de ce lamentable dépôt, que ma mère reçut dignement: "O mon pauvre Dumont! s'écria-t-elle, ce n'est pas ainsi que tu devais rentrer chez nous; mais n'importe: sois le bienvenu!

On lui fit une place au milieu du salon, et la famille entière, sauf quelques enfants en bas-âge, passa la soirée et la nuit autour du cercueil.

Ces longues heures d'un silence à peine interrompu par quelque sanglot isolé ne furent pas pour moi du temps perdu. Accroupi sur un petit carré de tapis, le visage plongé dans mes deux mains, je m'entretins sans interruptions avec celui qui s'était plus en état de m'entendre. Je le remerciais de tout ce qu'il avait fait pour moi, je lui jurais une reconnaissance éternelle. Les conseils qu'il m'avait donnés, les maximes qu'il m'avait enseignées me revenaient successivement à l'esprit, et je lui promettais de m'en souvenir à jamais. Je pris l'engagement de continuer sa vie, selon les intentions qu'il avait souvent manifestées, et de le remplacer dans la mesure de mes moyens en servant ma mère, mes grands-parents, mes oncles, mes cousins et tous ceux qu'il avait aimés. Et je n'eus garde d'y oublier, dans une nuit si solennelle, l'amour du genre humain; l'esprit de sacrifice et de dévouement, cette large fraternité dont il m'avait offert en mille occasions, le précepte et l'exemple.

Plus d'une fois, il faut que je l'avoue, la fatigue, la faim, le sommeil interrompirent ce monologue filial. J'oubliai mon malheur, je revis mon père vivant, actif et gai, courbant les branches d'un coudrier pour me faire cueillir des noisettes, ou me donnant à porter un gros lièvre dont la tête battait mes reins, ou secouant nos pruniers en fleur pour abattre les hannetons que je courais distribuer aux poules. Souvent aussi l'affreuse réalité, reprenant le dessus, me faisait voir à travers les planches bien rabotées et exactement jointes par nos compagnons la masse noire, le corps calciné, l'homme réduit aux proportions d'un enfant de quatre ans, ce rien, ce moins que rien, qui avait été notre tout. Alors je m'éveillais en gémissant, mais la douce main de ma mère se glissait sur ma tête à travers les cheveux et distillait dans mon cerveau je ne sais quels chemins inconnus une consolation irrésistible.

Enfin le jour parut, et avec lui il nous tomba du ciel un sac d'écus, chose inouïe et brutale, de la part de M. Simonnot. Jusque-là, le très riche propriétaire de la fabrique ne nous avait pas donné signe de vie. Il accompagnait son envoi d'une lettre assez longue, en style embarrassé, pour dire que c'était un premier versement, qu'il ne s'en tiendrait pas là, et qu'il se considérait comme débiteur perpétuel d'une famille dont le chef et le soutien était mort en lui rendant service. Ma mère avait depuis la veille un léger tremblement qui ne lui permettait pas d'écrire. Elle me tira donc à part et me dicta une réponse froide et hautaine: "Monsieur, dit-elle, mon mari n'est pas mort pour vous, mais pour l'humanité, ce qui est bien différent. Vous ne me devez rien, ni à mon fils; du reste nous n'avons besoin de personne. J'ai refusé hier une pension de la ville; ce n'est pas pour accepter aujourd'hui vos mille francs. Une simple visite, une parole de sympathie eût été accueillie avec reconnaissance, et ne vous aurait pas coûté si cher. Je suis avec respect, votre servante." Et elle signa de son mieux: veuve Dumont.

La cérémonie funèbre commença à dix heures et ne se termina pas avant midi. Elle eut la grandeur et la solennité d'un deuil public. Sur les cinq mille habitants de notre petite ville, un quart à peine était resté pour garder les maisons; encore tous ceux-là faisaient-ils la haie devant leurs portes. Le sous-préfet en uniforme, le lieutenant de gendarmerie, les employés des finances, le tribunal en robes, le maire et le conseil municipal emplissaient notre rez-de-chaussée; les pompiers, en grande tenue, avec la musique et les tambours voilés d'un crêpe, se tenait en bon ordre dans le chantier. Papa La France recevait les autorités et répondait aux compliments de condoléance; ma mère, environnée de toutes les grandes dames de la ville, pleurait silencieusement dans un coin. On voyait aller et venir des couronnes, petites ou grandes, faites de perles, de papier, d'immortelles, ou des premières fleurs de la saison. J'en remarquai une, très belle, et portée par deux enfants; on y lisait, en lettres d'or, sur un ruban noir: A NOTRE SAUVEUR. C'était l'offrande des quatre malheureux que mon père avait rendus à la vie. Ils sortaient tous de l'hôpital, et les parents, deux Provençaux très bruns, avaient encore des figures de l'autre monde. Le petit garçon, qui pouvait avoir dix ans, me tendit la main et me dit: "Je suis Jean Bonafigue. Ton père est mort pour nous; si jamais tu as besoin que nous mourions pour toi!"....

Je le regardai bien en face: "Tu es un brave garçon, et tu as trouvé cela tout seul!"

—Non, fit-il, en désignant sa sœur; c'est elle qui m'a dit de le dire.

La sœur était une fillette de sept à huit ans, très petite, plus noire qu'un corbeau, plus édentée qu'une vieille, coiffée comme par un chat, et laide de tout point, sauf deux yeux admirables. Elle ajouta d'une voix aiguë, avec un horrible accent du Midi: Oui, je l'ai dit parce que c'est la vérité et la justice.

Je ne trouvai rien à répondre, et je les embrassai tous les deux.

On partait. La musique et les tambours ouvrirent la marche: M. Mathey venait ensuite avec ses lieutenants et la compagnie entière. Le corps était porté à bras par Basset et ses compagnons, qui n'avaient cédé ce devoir à personne. Je marchais seul à la gauche de mon grand-père, qui me tenait par la main; mes oncles et mes cousins formaient un groupe à notre suite. Après eux, les autorités, nos amis, le collége, l'école primaire, le personnel entier de la fabrique, moins M. Simonnot, qui rejoignit le cortége à mi-route; une multitude de citadins, riches et pauvres, et force paysans de Launay ou des villages voisins. Ma mère, ma grand'mère, mes tantes et mes cousines suivaient à pied, et derrière elles un millier de femmes en noir.

Tandis que nous traversions la grande rue, où pas une boutique n'était restée ouverte, mon grand-père s'aperçut que je cédais à une sorte de torpeur bien naturelle après tant de fatigues et d'émotions. Il me secoua doucement et me dit: Ne t'abandonne pas, Dumont! (C'était la première fois qu'il me donnait ce nom, réservé jadis à mon père). Lève la tête, enfant; fais comme moi; montre à ce peuple que tu comprends sa pensée et qu'une manifestation si solennelle sera la grande leçon de ta vie.

Un regard étonné et légèrement inquiet lui fit voir que ses paroles avaient besoin de commentaire: "Hé quoi! reprit-il, trouves-tu naturel que la ville et la campagne rendent de tels honneurs à un modeste charpentier, fils d'un malheureux paysan? Il ne t'est pas venu à l'esprit que ni le préfet du département, ni M. le Comte de Taillemont, qui avait un ancêtre aux Croisades, ni le banquier Poular, ni M. Simonnot, décoré pour ses hautes capacités industrielles, ne seront honorés et pleurés comme ton pauvre père? Quand tu seras un peu plus grand, tu entendras des jugements de toutes les couleurs sur les affaires de ce monde. Les uns te conteront que le pouvoir prime tout, d'autres que c'est l'argent, ou la naissance, ou le savoir, ou l'esprit. Non, mon fils, c'est le cœur! Souviens-toi que les justes et les bons auront toujours le pas sur les malins, sur les savants, sur les puissants, les nobles et les millionnaires. En France, au moins: je ne te parle pas de l'étranger, où les meilleurs ne valent pas grand chose. Mais nous sommes un peuple de braves gens; notre pays n'est pas seulement le plus beau, mais le plus équitable du monde, et les hommes courageux et dévoués comme celui qu'on porte là, devant nous, y tiendront toujours le haut du pavé, morts ou vifs; Tâche de lui ressembler en tout, suis ses exemples, advienne que pourra! La mort n'est rien: ce qu'il y a de terrible et d'odieux, c'est de survivre. Que ne suis-je à sa place et lui à la mienne, mon cher fils!"

(*A continuer.*)

Le rite écossais en France.—Le *Siècle* publie la note suivante qui lui est communiquée:

Depuis dix-huit mois, un grand nombre de loges du rite écossais luttaient contre le Suprême Conseil pour obtenir dans leur constitution des réformes dont la légitimité ne saurait être contestée.

Il s'agissait d'obtenir pour l'assemblée des députés élus annuellement par les ateliers:

1° L'élection de son président;

2° Le libre choix de son ordre du jour;

3° Le droit de fixer les époques de ses réunions.

Le Suprême Conseil répondit à ces demandes par de nombreux décrets de radiations de loges et de maçons des contrôles du rite.

C'est dans ces conditions que onze des plus vieilles loges du rite, prenant une initiative heureuse, ont eu la pensée de constituer en France une Grande Loge symbolique indépendante.

Une demande adressée dans ce sens, le mois dernier, à M. le ministre de l'intérieur, a été favorablement accueillie, et M. le préfet de police vient de faire savoir aux intéressés que la Grande Loge symbolique écossaise était autorisée à fonctionner en France dans les mêmes conditions que le Suprême Conseil et le Grand-Orient de France.

Les onze loges confédérées sont les suivantes: les Amis de la Vérité, la Jérusalem écossaise, la Justice, les Hospitaliers de Saint-Ouen, les Vrais Amis fidèles, la Ligue droite, l'Ecossaise, Union et Bienfaisance, la Franche Union, la Sincérité.

—L'ex-reine Isabelle a fait remettre à M. le directeur de l'Assistance publique, la somme de 12,065 francs pour les pauvres de Paris.

Cette somme représente la moitié de la recette produite par la grande fête de l'hôtel Continental, déduction faite des frais. L'autre moitié est destinée aux inondés de Murcie.

—On a fait de nouvelles expériences avec la lumière électrique à Londres.

Les fils furent tendus au sommet des maisons de Regent street à Hanover square, ce qui fait une distance de 600 mètres. On acquit ainsi la preuve que les fils nécessaires pour transmettre la lumière électrique peuvent aussi bien être posés au haut des maisons que sous terre.

THE NEW ORLEANS BEE.

DUFOUR & LIMET, Publishers.

OFFICE—No. 73 CHARTRES.

TERMS.

Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $14; half-yearly, $7; quarterly, $3 50.

Price of [illegible] Single copies, Five cents.

Weekly—Per annum, $3; half yearly, $1 50. Single copy 10 cents.