L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73. NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 23 SEPTEMBRE 1880. 54me Année.

DUFOUR & LINET,
Propriétaires-Editeurs.

NOUVELLE-ORLEANS.
JEUDI 23 SEPTEMBRE 1880.

Entered at the Post office at New Orleans, La. as Second Class Matter.

POUR PRÉSIDENT :
WINFIELD SCOTT HANCOCK,
DE LA PENNSYLVANIE.

POUR VICE PRÉSIDENT :
WILLIAM H. ENGLISH,
DE L'INDIANA.

ENTES A L'ENCAN DE CE JOUR

Par S. Guinault, à la métairie, près du café de Jean Marie Seux, une vacherie.

Un changement de destination pour le Great Eastern.

Si le commerce de la Nouvelle-Orléans ne prend pas cette année un grand essor, ce sera réellement notre faute et le poids de nos plaintes ne pourra que retomber sur nous, car tout nous favorise. Dans notre compte rendu de la séance du conseil de ville nous avons publié une lettre de M. D. L. Ranlett qui en avait reçu une de Londres sous la date du 7 septembre, signée par F. Wright, membre de la compagnie du Great Eastern, lui demandant des informations sur les chances de succès qu'aurait le grand steamer au port de la Nouvelle-Orléans, la compagnie étant disposée à l'envoyer dans nos eaux pour inaugurer son premier voyage de commerce.

Cela prouve tout d'abord que la compagnie, ayant fait des réflexions sérieuses sur les dangers de son entreprise dans les eaux de Galveston, y a renoncé pour porter ses vues du côté du Mississippi. Si dans la teneur de la lettre de M. Wright il n'est pas question de la profondeur de la Passe du Sud, c'est qu'on compte y trouver assez d'eau pour faire passer le Great Eastern dont le tonnage cependant est égal à celui de vingt navires ordinaires réunis.

On désire savoir seulement si les autorités de la Nouvelle-Orléans feront quelque chose pour favoriser cette nouvelle accession de commerce, et si elles seront disposées à diminuer les entraves dont les capitaines de la marine marchande ont eu lieu de se plaindre si souvent. La compagnie du Great Eastern voudrait, comme de juste, avoir l'assurance qu'on n'exigera pas d'elle des taux excessifs pour droits de Wharfarge, de levée, de dock et pour tous autres droits, et si toutes facilités de déchargement et de chargement seront offertes au Great Eastern.

La compagnie désire savoir encore si les bouchers ne feront pas d'objection à l'abattage des bestiaux aussitôt qu'ils ont reçus à bord. Si sur tous ces points, ajoute la lettre, il n'est pas donné satisfaction à la compagnie, elle se verrait obligée de renoncer au port de la Nlle-Orléans et de chercher une autre destination pour le voyage inaugural de commerce du Great Eastern.

Nous ne pensons pas qu'il soit difficile de répondre de nature à satisfaire la compagnie de Londres. Son grand navire en venant ici ne fera de concurrence dangereuse à personne. Le taux du fret même n'en baissera pas, car plus on emportera de grains et de coton de la Nlle-Orléans, plus il en viendra. Nous ne doutons pas, en effet, que l'arrivée du Great Eastern dans les eaux du Mississippi ne produise un bruit assez retentissant pour déterminer vers nous un mouvement de fret extraordinaire, et une fois que les producteurs de la grande vallée et de toutes les autres vallées dont les cours d'eau sont tributaires du Mississippi auront compris que leur vrai point de sortie est par le fleuve et par le Golfe, ils ne penseront plus à expédier leurs denrées par d'autres voies.

L'idée que les bouchers de la Nlle-Orléans pourraient susciter des entraves au commerce de la viande, que veut entreprendre le Great Eastern, n'est pas admissible, attendu que cette viande est pour l'Europe et que les exportations qui pourront s'en faire par le moyen du grand navire de la compagnie ne nuiraient en aucune manière au prix des marchés de la Nlle-Orléans, la concurrence étant pour l'achat, non pour la vente. Ce point sauvé, les bouchers ne demandent pas autre chose.

Cette importante affaire paraît donc tenir à la solution de questions qui sont toutes dans les attributions du conseil de ville et nous considérons que l'entreprise de la compagnie de Londres dépend de lui. Il faut qu'à cet égard le Conseil de ville prenne une résolution héroïque. C'est dans des circonstances pareilles qu'il doit faire des sacrifices. Nous savons bien qu'il est lié par le contrat Ellerman, mais la compagnie Ellerman ne demanderait pas mieux que d'en être déchargée. La somme qui reste à payer pour les bons de wharf n'est pas considérable, et bien qu'elle ait diminué de beaucoup, ces bons ont éprouvé peu de hausse. Que la ville doive ces bons sous une forme ou sous une autre, peu lui importe, puisqu'il faut toujours les payer. La constitution de ces bons est d'ailleurs illégale, et ils n'ont pas plus droit à un privilége que tous les autres bons municipaux. Nous pensons donc que les créanciers de cette catégorie accepteraient tout arrangement qui ne porterait pas atteinte à leur droit non de créanciers privilégiés, mais simplement de créanciers ordinaires, protégés comme tous les autres, ni plus ni moins.

Cette affaire, réglée ainsi, permettrait au Conseil de ville d'abaisser le tarif général de wharfage pour tous les navires, et le Great Eastern en profiterait. Nous ne doutons pas que cette concession ne soit pour la compagnie une raison déterminante de l'essai qu'elle veut faire. Du reste, à part les arrangements dont nous parlons, le Conseil de ville ne pourrait-il pas, à l'occasion d'un évènement si important pour notre commerce, voter un abaissement du droit de levée pour la première expédition du Great Eastern. Si le Conseil de ville a pu avoir des procédés semblables pour la compagnie de Morgan et, moyennant des conditions débattues à l'amiable, affecter au débarcadère de son ferry une partie du quai devant l'Avenue des Champs-Elysées, nous ne voyons pas pourquoi la ville n'aurait pas le droit d'en faire autant pour le Great Eastern dont la présence ici serait un évènement tout aussi grand par la renommée immense qu'elle donnerait à la Passe du Sud. Cette renommée nous vaudrait le commerce du monde entier.

Il y a quelquefois de ces occasions de succès pour lesquelles il ne faut pas marchander les avantages qu'on sollicite. Celle du Great Eastern en est une, et ces occasions sont depuis longtemps assez rares pour que nous profitions de celles qui se présentent. Il est fort à craindre que nous laissions échapper celle que le Texas nous offre en ce moment. Tout le coton que nous attendons de ce côté doit nous venir de Houston. Or, comment se fait-il que sur 3200 balles de coton reçues à Houston le 21, il n'y en ait que 430 destinées au port de la Nouvelle-Orléans ? 2600 balles seraient pour Galveston. Si nous allons de ce train, c'est-à-dire si nous n'allons pas mieux, nous n'aurons que des bribes de ces 1,200,000 balles qu'on ramasse en ce moment dans le Texas. N'ayant pas même le coton produit par le sud de cet Etat, comment pourrions-nous jamais avoir celui du nord qui est bien plus éloigné de nous ?

Il y a donc ici un vice auquel il faut promptement remédier, autrement les chemins de fer de l'Ouest seront pour nous comme s'ils n'existaient pas. L'esprit de concurrence nous manquerait-il et, faute de cet esprit qui est pourtant le plus simple de tous, abandonnerons-nous à d'autres le commerce qui est à notre porte et qui naturellement nous appartient ?

Voila maintenant le Great Eastern qui s'offre à nous avec ses vastes flancs capables de contenir, en un seul chargement, la récolte de trois ou quatre paroisses cotonnières. Dirons-nous au Great Eastern qu'il a eu tort de compter sur quelques immunités de port ou de wharfage et que loin de vouloir lui accorder ces immunités nous comptons sur lui, au contraire, pour subvenir à nos dépenses folles et payer nos dettes ? C'est pour le coup que nous mériterions de périr et de périr misérablement !

Un projet d'ordonnance.

Nous sommes d'avis qu'on accorde aux compagnies industrielles tous les avantages qu'elles demandent, pourvu que l'exécution de leurs plans et de leurs travaux ne nous coûte aucun déboursé. C'est là le cas de la compagnie du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Pacifique. Ce chemin de fer devant être construit sans qu'il nous en coûte un cent, il est bien juste qu'on donne en échange à la compagnie toutes les facilités de gare qui lui paraissent nécessaires et équitables pour que son entreprise lui soit fructueuse.

Toutefois on peut discuter avec elle, et nous trouvons que son plan de gare ou de dépôt est beaucoup trop compliqué et étendu. Cette compagnie demande qu'on lui accorde premièrement le droit d'établir un grand dépôt de fret sur les derrières de la ville entre le Nouveau Canal, le canal Claiborne et l'avenue Carrollton. Nous ne voyons aucun inconvénient à cela, mais ce droit sera accompagné du privilége de prolonger les rails par l'avenue Claiborne jusqu'à la rue du Canal, et là d'y construire une gare pour les voyageurs.

Cela se conçoit, la compagnie veut arriver à la rue du Canal ou partir de là, comme le fait le chemin de fer de la Mobile ou comme le font les chemins de fer qui vont au lac. Mais ce n'est pas tout. La compagnie demande encore le privilége de poser des rails dans une des rues du premier district pour transporter son fret sur le fleuve et encore de construire une voie ferrée sur la Levée ou dans une rue longeant la Levée pour faire un chemin de ceinture quelque part entre la rue du Canal et l'Avenue de la Louisiane.

Il nous semble que le plan primitif de M. Wheelock, à l'époque où il était le président de la compagnie, valait mieux. M. Wheelock avait demandé et obtenu la concession d'une grande et belle batture sur le fleuve, devant le nouveau parc de ville à l'extrémité supérieure du Sixième District.

Là devait être élevée la gare générale de la compagnie, ce qui ne l'eut pas empêchée de prolonger ses rails jusqu'à la rue du Canal et d'y élever un hangar pour y recevoir les voyageurs, juste comme le fait la compagnie de Mobile, aujourd'hui la compagnie de Louisville et de Nashville. Mais c'est été tout, M. Wheelock ne demandant pas autre chose. Nous croyons que la nouvelle compagnie ferait bien d'adopter ce plan qui, par la simplicité et l'unité de son itinéraire, est infiniment supérieur à l'autre dont les besoins d'embranchement sont trop compliqués.

L'Etoile d'Ibérie.—M. Ch. Escudier, propriétaire et rédacteur de ce journal, publié à la Nlle-Ibérie, est en ce moment à la Nlle-Orléans. L'Etoile d'Ibérie ne compte que quelques mois d'existence, mais le talent qui préside à sa rédaction joint aux utiles renseignements qu'il renferme lui a déjà assuré une nombreuse liste d'abonnés. C'est donc un excellent organe de publicité, et à ce titre, nous croyons devoir le recommander au commerce de notre ville.

Une bonne œuvre.—Les propriétaires du Fort Espagnol ne refusent jamais leur concours à une bonne œuvre. Ils viennent encore d'offrir leur belle salle de bal et leur musique aux dames qui organisent en ce moment un bal d'enfants et un concert au profit d'une œuvre de charité. MM. Schwartz affectent en outre toute la recette provenant de la vente des billets pour aller au fort Espagnol et en revenir à l'œuvre dont il s'agit. Il serait difficile, on le voit, de se montrer plus généreux. Le bal fixé à mercredi, 29 du courant, commencera à 5 heures de l'après-midi et se terminera à 9 heures du soir. Entrée gratuite au bal et au concert.

Le steamer Belle a changé son service. Il partira dorénavant à midi les mercredis, les samedis et les lundis et passera par Donaldsonville, prenant du fret pour Lafourche avec le privilége de le transférer à Donaldsonville sur des chalands. Le capitaine J. C. Papineau commande le steamer Belle, avec l'assistance de M. J. C. Bergeron, comme pilote.

Le capitaine Max Blanchard, du steamer Belle, va à Lafourche pour affaires et sera absent pendant plusieurs semaines, mais à son retour, il reprendra le commandement du bateau.

ACADÉMIE DE MUSIQUE.—La pluie s'est arrêtée juste à temps hier soir pour permettre au public de se rendre à l'Académie, et l'assistance était encore fort nombreuse. Photos a été mieux joué encore que dans les soirées précédentes, et mieux compris il a été plus apprécié. C'est une pièce grotesque, mais inépuisable en drôleries, et qui ne lasse jamais. Elle suffira parfaitement à toute la semaine ainsi qu'à la matinée de samedi. Nous aurons dimanche à l'Académie la troupe Juvénile d'opéra comique de Mlle qui a été réorganisée pour la saison de 1880 et 81. Elle se compose de 40 jeunes sujets ou enfants de talent, et dans le nombre beaucoup de petits artistes qui formaient à New York la troupe d'opéra comique de Haverly.

La Cincho-quinine guérit le frisson et la fièvre

West End.—On lira dans une autre partie de cette feuille une annonce relative à une séance pyrotechnique qui aura lieu à West End, samedi prochain, à huit heures du soir, sous la direction de deux artificiers italiens de renom, MM. Taglioni Ferroulini et Manuel Calderaro.

DERAILLAGE TOUS LES JOURS !

Voilà qui dit beaucoup au public acheteur; dans les déballages il y a toujours des objets nouveaux et pas chers.

Ainsi, à l'Etoile Rouge il règne une activité extraordinaire, de tous côtés on ne voit que débarquer d'immenses caisses de chaussures en tous genres et cette maison populaire paraît être trop petite pour contenir tous les articles qu'il y arrivent en ce moment. Tous les jours il y a de grandes mises en vente dont des milliers de personnes profitent.

Pendant toute cette semaine il arrivera journellement, par steamers et chemins de fer, des cargaisons de souliers—depuis les plus ordinaires jusqu'aux plus fins; il y aura donc du choix pour tous et des bonnes affaires dans tous les genres. L'ETOILE ROUGE, coin Canal et Baronne.

Si vous voulez un ameublement de chambre à coucher, élégant et fin, en bois de rose ou d'acajou, ou une table commune de cuisine, si vous voulez un pliant, vous trouverez tout cela également à bas prix à l'enseigne du Golden Eagle,

Au coin des rues Romparts et Perdido

Charbons Pittsburg. Anthracite et Cannel fournis aux bateaux à vapeur, fabriques, presses à coton, familles et planteurs, en gros ou au détail, à très bas prix. Desforges, Montagnet & Cie.

L'Eclairage Electrique du Port du Havre.

Nous avons annoncé, récemment, que les travaux pour doter notre avant-port de l'éclairage électrique (système Jablochkoff) avaient commencé, sous l'intelligente direction de M. Descamps, ingénieur de la Société générale d'Electricité.

Nous avions promis de donner à nos lecteurs quelques renseignements sur ces travaux. Toutefois, pour ne pas nous exposer à des rectifications ultérieures, nous n'entrerons pas encore dans les questions de détail, que nous traiterons lors des essais qui auront lieu, le soir, aussitôt l'inauguration des appareils. Nous nous contenterons, pour aujourd'hui, de donner un aperçu sommaire de ce que sera l'établissement nouveau que l'on installe, en ce moment, dans notre port.

Le nombre des foyers qui doivent éclairer notre avant-port, sera de *trente-deux*. Chaque foyer représente "un gros type", de beaucoup supérieur à celui qui brûle dans l'avenue de l'Opéra, à Paris.

Voici quel sera le périmètre éclairé : jetée du Nord ; Grand-Quai ; écluse Notre-Dame ; écluse de la Barre ; écluse du sas ; partie du quai comprise entre cette écluse et celle des transatlantiques ; écluse de la Floride ; partie de quai comprise entre cette écluse et la passe donnant accès dans l'annexe de l'avant-port, et enfin la jetée du Sud.

Tous les foyers seront alimentés à l'aide d'un seul groupe de machines, disposé près des trois cales-sèches, existant entre le bassin de la Citadelle et l'écluse des Transatlantiques.

Ce groupe se composera de deux machines à vapeur et de quatre machines électriques, dont une destinée à servir de réserve.

L'installation de cet éclairage électrique est, d'ailleurs, des plus simples. Elle comporte :

1° Une machine à vapeur qui met en mouvement une machine dynamo-électrique, soit directement, soit à l'aide d'une transmission ;

2° Une machine dynamo-électrique, à courants alternatifs, dont les électro-aimants sont aimantés par le courant d'une machine ordinaire ;

3 Un conducteur qui amène le courant jusqu'aux foyers lumineux, et qui se compose d'une tige ou cercle en fil de cuivre enveloppé d'une gaîne isolante en caoutchouc. Ce câble conducteur suivra une canalisation souterraine identique à celle du gaz.

Quand à l'appareil électrique, il comprend :

1° Des supports de formes extrêmement diverses ; bras, candelabres, suspensions, lyres, etc ;

2° Des chandeliers qui reçoivent d'avance un nombre déterminé de bougies, de façon à assurer, par le simple mouvement d'un commutateur, la continuité de l'éclairage pendant un temps dont la durée n'est pas limité. La disposition de l'appareil permet de faire passer, de la façon la plus élémentaire, le courant d'une bougie près de finir dans une bougie nouvelle, sans qu'il y ait d'interruption apparente.

Dans le principe, on se plaignait de ce que quelques bougies s'éteignaient. Mais, grâce aux perfectionnements qui ont été apportés, sous ce rapport, les extinctions sont maintenant impossibles. Un appareil,—qu'il serait trop long de décrire ici—forcer, enseflet, les bougies qui viendraient à s'éteindre, de se rallumer instantanément.

Enfin, l'appareil électrique est complété par des globes qui tamisent la lumière, et qui sont soit en verre transparent, soit en verre opalin, soit en verre de couleur.

Nous avons déjà dit que ces globes étaient une cause de déperdition de lumière. Malheureusement, on n'est pas encore parvenu à parer à cet inconvénient ; mais on ne désespère pas d'y arriver.

Le rayonnement de la lumière Jablochkoff est tel qu'à quinze mètres du foyer on peut parfaitement lire. Ce rayonnement serait beaucoup plus puissant sans cette déperdition du globe, qui est estimée à 40 0[0.

On est parvenu à donner à cette lumière une fixité et une immobilité complètes. Dans le principe, on remarquait des oscillations qui pouvaient être fort gênantes en certains cas, surtout pour l'éclairage maritime ; aujourd'hui, elles ont entièrement disparu, et, nous le répétons, l'immobilité est complète.

La lumière Jablochkoff, comme on pourra s'en convaincre, n'a pas la lueur aveuglante qui caractérisait jusqu'ici la lumière électrique. Quoique très brillante, elle n'éblouit pas les yeux, et elle a surtout l'immense avantage de répandre partout une clarté uniforme.

C'est là sa grande supériorité, et l'on comprend tout de suite, quelle en est l'importance, au point de vue des mouvements maritimes qui s'effectuent, la nuit, dans notre avant-port.

Les travaux d'installation ont commencé, aussitôt hier lundi. Jusque-là, on ne s'était livré qu'à des préliminaires ; mais, depuis lundi, on a entrepris le travail réel.

On s'occupe, d'abord, de poser la canalisation dans laquelle doit passer le câble conducteur ; on installera, ensuite, les machines près des cales sèches, dans un bâtiment qui a été cédé par les ponts et chaussées ; enfin, on placera les foyers.

Nous avons indiqué, en commençant, le périmètre dans lequel ces foyers doivent être posés. Nous ajouterons que la distance qui existera entre chacun d'eux ne sera pas uniforme. Ainsi elle sera plus grande sur certains points que sur d'autres. Les endroits dans lesquels l'éclairage sera le plus abondant, seront ceux qui avoisinent le bassin de la Jarre, le sas de la Citadelle et l'écluse des Transatlantiques, c'est-à-dire tout le fond de l'avant-port.

Les travaux devront être terminés vers le 10 octobre. A cette époque notre port—le premier en France—sera doté d'un outillage qu'il réclamait depuis si longtemps, et qui rendra les plus grands services à la navigation, non-seulement au point de vue de la sécurité, mais encore au point de vue de l'activité dans les manœuvres.

Quand cet éclairage aura été inauguré, nous en donnerons, alors, une description plus détaillée, en même temps nous en ferons ressortir, de nouveau, tous les avantages.

EMILE PRAT.

Fêtes de Clermont.

La cérémonie de l'inauguration de la statue élevée à Blaise Pascal, qui devait avoir lieu dans l'après-midi de samedi, a dû, à cause de la chaleur accablante, être remise au lendemain dimanche, à huit heures du matin. Samedi soir, M. le président du Puy-de-Dôme avait réuni, dans un dîner à la préfecture, les principaux invités. Le banquet, qui comptait quatre-vingts converts, était présidé, d'un côté, par le préfet, entouré de MM. Méières, Guyot-Lavaline, Coetes, Janet, Vinoux, préfet du Cantal ; Girot-Pouzol, Jourdan, préfet de la Lozère ; Boissière, Heuzé, président du concours régional ; Laville, Gaillard, Bideau, Ledru, Bignon, le grand agriculteur de l'Allier, etc. ; de l'autre côté, par M. Bardonx, entouré de MM. Cambriels, Salneuve, Cornu, Tonx, Talon, Monod, préfet de l'Allier ; de Pontgérard, Ribeyre, Labussière, Lenoir, Fargeix, etc.

Au dessert, M. Bardoux a porté la santé du président de la République. Des toasts ont été portés par MM. Glaize, préfet ; Malnuvis et Méières. Le dîner a été suivi d'une réception à laquelle assistaient plus de mille personnes, et d'un bal plein d'entrain et de gaieté qui s'est terminé seulement à cinq heures du matin.

Hier matin, à huit heures, le cortège officiel s'est rendu à la place Saint-Hélène, sur laquelle a été élevée la statue. Lorsque le cortège a eu pris place et après que le silence se fut établi dans la foule énorme qui emplissait le jardin, le maire de Clermont a prononcé quelques paroles de bienvenue, le voile de la statue est tombé et l'image de l'illustre gloire des *Provinciales* a été saluée par les acclamations enthousiastes du public. La musique jouait la *Marseillaise*.

Des discours fort applaudis ont ensuite été prononcés par M. Méières, au nom de l'Académie française ; M. Cornu, au nom de l'Académie des sciences ; M. P. Janet, au nom de l'Académie des sciences morales et politiques, et M. Bardoux, député du Puy-de-Dôme.

Les récompenses du concours agricole ont été distribuées à trois heures de l'après-midi, dans la cour d'honneur du lycée Blaise-Pascal. Les prix des concours de gymnastique et de tir ont été remis aux vainqueurs sur la place de Jaude. La nuit venue, la ville entière s'est brillamment illuminée. Le feu d'artifice tiré à neuf heures par Ruggieri, a obtenu un très-grand succès.

Marine marchande.—Nous lisons dans la *Cité*, journal international publié à Londres :

"Hier a paru le *Livre bleu* contenant la correspondance concernant le projet de loi sur la marine marchande française. Dans une des lettres de lord Lyons, adressée au ministre des affaires étrangères, il cite une lettre à lui écrite par M. Bernal, consul anglais au Hâvre, et dont voici le sens :

"En 1874 et 1878, la question a été soulevée de savoir si une prime sur la construction des navires français n'équivaudrait pas à un droit imposé sur les navires construits à l'étranger, et ne serait pas à ce titre en opposition avec le traité de 1860 M. Bernal ajoute qu'il regarde la prime proposée comme plus fâcheuse qu'une surtaxe de pavillon ; car celle-ci n'affecterait que le commerce des ports français, tandis que le système de la prime exercerait une influence bien plus étendue en offrant une subvention à tout navire français au long-cours, sur toutes les mers et dans tous les ports. M. Bernal considère une telle loi comme une protection pure et simple.

"Dans sa réponse, le ministre anglais désaffaire étrangères écrit à Lord Lyonst que, quoique le système des primes dont il est question ne constitue pas une violation explicite des clauses du traité passé entre la Grande Bretagne et la France, néanmoins, ces primes doivent être considérées comme contraires à l'esprit et à l'intention de ces traités, et peuvent faire l'objet de justes réclamations de la part du gouvernement anglais.

"Le ministre ajoute que le gouvernement anglais exposera sa manière de voir à la première occasion, et que le même langage devra être tenu par l'ambassade anglaise à Paris."

—L'anniversaire du 4 septembre a fourni, comme chaque année depuis 1871, matière à de nombreux articles, souvenirs, digressions et épisodes. Parmi les plus curieux figure une sorte de fragment des Mémoires que M. Henri Rochefort a donné à *l'Intransigeant*. Au moment où l'Empire tombait, on se rappelle que M. Rochefort purgeait à Sainte-Pélagie une condamnation pour outrages à la famille impériale. Tout naturellement il fut délivré le jour même, et voici comment, à dix ans de distance, il raconte sa participation au gouvernement de la Défense nationale :

Lorsque la voiture sur laquelle on m'avait hissé après mon enlèvement de Sainte-Pélagie atteignit l'Hôtel-de-Ville, il était près de quatre heures. Le gouvernement, clandestinement constitué, délibérait déjà, et, pour calmer le bon populaire, lui jetait de temps en temps des lisets où mon nom d'ailleurs ne se trouvait pas.

Les cris du peuple qui me réclamait décidèrent enfin MM. Jules Favre et ses collègues à m'inscrire au dessous de Garnier-Pagès, comme pour me dissimuler dans l'ombre de son faux col.

Cet avertement en présageait d'autres. C'est ainsi que cette journée du 4 Septembre, où il n'y avait en réalité ni vainqueurs ni vaincus, puisque tous étaient d'accord, et qui pouvait inaugurer la plus sérieuse et la moins contestée des républiques, servit de préface aux provocations les plus flagrantes, aux mesures les plus liberticides, et enfin à la répression la plus effroyable que l'histoire d'aucun peuple ait jamais eu à enregistrer.

M. Rochefort ajoute que si Garibaldi avait été placé à la tête de l'armée, au lendemain du 4 septembre, tout porte à croire que la France eût été victorieuse. Ceci n'est qu'une opinion. On peut donc ne pas la partager.

Acheter votre charbon aux plus bas prix du marché, du Grand Lake Coal Co. coin des rues Gravier et Carondelet.

Les ouvriers de Dijon.—La protestation des chambres syndicales et associations ouvrières de Dijon contre le programme du congrès révolutionnaire socialiste de Paris vient de paraître.

Le *bien public* de Dijon, fait connaître le texte de ce document :

"Ce jourd'hui 23 août 1880, les chambres syndicales et associations ouvrières de Dijon, réunies en assemblée et représentées par les délégués soussignés, après avoir entendu lecture du programme élaboré par le congrès regional révolutionnaire socialiste de Paris, reposant, à l'unanimité des chambres présentes, les théories qu'il contient, et après avoir entendu lecture de la protestation et du programme du citoyen Dronet, ouvrier voilier, délégué des chambres syndicales du Havre, appuient à l'unanimité cette protestation et approuvent ce programme, dont elles souhaitent la réalisation complète le plus tôt possible."

Ont signé :

Pour les chambres syndicales : Louis Blavot, Louis Clément, typographes ; Antoine Chuchetet, C. Dedoux, métallurgistes ; H. Coulson, V. Thibault, compta bles ; E. Lauthenot, Louis Lafrosse, ouvriers appropriteurs chapeliers de Dijon ; Louis Goujet, J. Aug. Poupon, relieurs ; Mourey, D. Petot, garçons limonadiers ; Duriaud, tailleur d'habits.

Pour la Société de secours mutuels des chapeliers de Dijon : L. Chandanson, C. Lanchy, chapeliers.

Le crime de l'impasse Rothschild.—Un assassinat qui rappelle en tous points celui de Caroline Meurin au faubourg Saint-Martin, a été commis la nuit dernière, impasse Rothschild, No 2, près l'avenue de saint-Ouen.

Dans cette impasse habitent plusieurs femmes de mauvaise vie, qui exploitent les avenues des Batignolles, de Clichy et le boulevard extérieur.

L'une d'elles, la fille Naquet, rentrait hier soir, en compagnie d'un jeune homme qu'elle avait rencontré du côté de la Fourche. Cet homme venait pour passer la nuit ; mais, vers deux heures du matin, il descendit et essaya d'ouvrir la porte.

Comme il ne demandait pas le cordon, le concierge le laissa faire et jugea inutile d'ouvrir la porte, ne voulant pas favoriser un départ, peut-être furtif. Le jeune homme remonta bientôt, sans mot dire, dans la chambre de la fille Naquet. A cinq heures, il descendit de nouveau, et profita de ce qu'on ouvrait la porte à un locataire pour s'esquiver.

Vers sept heures, comme la concierge balayait la cour, elle s'aperçut que la porte de la chambre de la fille Naquet était ouverte, et elle monta. Elle trouva la malheureuse étranglée dans son lit avec un foulard.

Une enquête a été commencée par M. le commissaire de police du quartier. Tous les meubles ont été bouleversés ; le vol est donc le mobile du crime. On a le signalement de l'assassin qui a été vu buvant, pendant la soirée, avec sa victime, chez un marchand de vins de l'avenue. C'est un garçon de vingt-deux à vingt-quatre ans.

La fille Naquet, native de Cherbourg, avait cinquante-huit ans, ce qui ne l'empêchait pas de vivre de la prostitution.

Le parquet s'est transporté sur les lieux dans l'après-midi, et le corps est à la Morgue, où doit se faire l'autopsie légale.

On raconte que la fille Naquet a eu jadis son âge d'or, et qu'elle a occupé un magnifique appartement rue de la Chaussée-d'Antin.

Ses chevaux et ses voitures ont, paraît-il, fait sensation dans le monde élégant de l'époque.

Une suggestion aux touristes d'été.

Un changement de climat est dans tous les temps plus ou moins dangereux. Il y a dans une nouvelle atmosphère des éléments malsains, surtout quand le système est épuisé par les soucis et les travaux et contre lesquels il faut se garder. Après de mures délibérations nous sommes arrivés à la conclusion que le "Warner's Safe Kidney and Liver Cure" est le meilleur préventif contre les maux atmosphériques et que ce remède rétablira la santé et la vigueur plus vite et plus surement qu'aucun remède qui ait jamais été découvert.

Il y a avantage à faire maintenant ses achats de charbon pour l'hiver—Desforges, Montagnet & Cie.

On demande

UNE bonne DOMESTIQUE de maison, parlant le français, au No 321 rue Bourbon. 23 sep—1f

Trois fois par semaine pour Donaldsonville
Départ tous les LUNDIS, MERCREDIS et SAMEDIS à midi.
Pour le Bayou Lafourche, Donaldsonville et tous les intermédiaires de la côte,
LE STEAMER J. T. J. PAPINEAU, capitaine, J. C. BERGERON, commis, partira comme ci-dessus. De retour il descendra la côte les MARDIS, JEUDIS et DIMANCHES en plein jour.
Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
W. J. COMBAUX,
No 20, rue Conti.
P. S.—Le BELLE prendra du fret pour le Bayou Lafourche avec le privilége de transbordement à Donaldsonville sur des chalands.
23 sept—

BASIL BARES,

DEPUIS nombre d'années employé de L. Grunewald a l'honneur d'informer ses amis et le public que l'on peut le trouver au magasin de pianos et musique de Junius Hart, No 191 rue du Canal, coin Bourgogne, où il donnera son attention spéciale aux réparations de pianos et orgues, accords de pianos à des prix réduits, mais qui fournis pour soirée et bals. Les ordres peuvent être laissés également à sa résidence No 238 rue des Remparts, entre Ursulines et St-Philippe.

M. B.—Tous les ordres de la compagnie seront promptement exécutés.

26 juillet—3m—DMaJ

MARIÉ.

MEILLEUR-LANDRY.—Samedi, le 18 septembre 1880, à la résidence de la mariée, à Donaldsonville, par le Rév. Père Charles, EUGÈNE MICHEL MEILLEUR de la Nouvelle-Orléans à MLLE ALICE LANDRY de Donaldsonville, fille de Onésé Landry et Célestine Caphern.

Les journaux de Paris, Berlin et Dresde sont priés de reproduire.

AVIS FUNÉRAIRE.

Les funérailles du colonel RICHARD C. BOND auront lieu jeudi, 23 septembre, le convoi partant de la rue Seconde, No 321, entre les rues Carondelet et Baronne, à 3 heures et demie de l'après midi. Les restes seront escortés jusqu'au steamer J. M. White et seront enterrés à Donaldsonville.

Association protectrice des maîtres boulangers de la Nouvelle-Orléans.—Tous les maîtres boulangers en général sont respectueusement invités par la susdite société à assister à une assemblée qui aura lieu JEUDI le 23 septembre 1880 à 4 heures du soir, au local de M. Zimmermann, No 51 de la rue Bienville.

Par ordre du président,
O. M. DENIS, Secrétaire. LAMBERT FRANTZ, 22sept—2f

GRAND DÉPOT DE TAPIS
ET DE
TOILES-CIRÉES.
ELKIN & CO.,
100
RUE DU CANAL.

Tapis Nouveaux dessins avec Bordures

Toiles cirées en glaises et américaines. Linoleum anglais et américains. Matteo coco Kelis et Napier Tapis de chemins et Nattes de l'Inde et de Berlin. Crétonnes françaises et anglaises. Reises croes et jutes Terreux. Rideaux de dentelle Nottingham de derniers genres Stores de fenêtres.

Assortiment complet de Nattes de Canton blanches, en couleur et de fantaisie

Cornichons et Cornices à triangles, derniers genres de franges à boules

Dessous de tables anglaise et aussi celle de toutes les grandeurs

Articles de tous genres pour tapissiers.
21 sept—1n

VÊTEMENTS.
COUPE PARFAITE.

AUTOMNE

LE PLUS VASTE STOCK AU SUD.

81 & 83
LEON
Godchaux,
RUE DU CANAL.
NOUVELLE ORLEANS.

CHAPEAUX, VALISES ET OMBRELLES.

HIVER.

Vêtements pour tout le monde
Costumes de messieurs, de jeunes gens et d'enfants.
Articles de toilette pour hommes.
12 sept—DMarJ

VINS DE CHOIX
COGNACS, CHAMPAGNES &C.

EN magasin, en douane et à arriver un stock de vins rouges et blancs de choix des meilleurs crûs offerts aux plus justes prix que comporte la qualité des vins.

VINS ROUGES.

Château Lafite. Châteaux Margaux.
" Malecot. " Palmer.
" Dulamon. " Begeo.
" d'Issan. " Clerc Milon.
Château Vernous.
tous " vins de crûs classés d'origine, attesté par l'estampille des propriétaires.
Aussi les suivants bon ordinaire à supérieur.
Fitou. Mont-dou. Ambès.
Ambarès. Montferrand. Pomerol.
St. Emilion. Ludon Médoc. Côte de Bourg.
Margaux. Côte de Fronsac. Blanquefort.

VINS BLANCS.

Château Yquem. Château Vigneau.
" Rieussec. " Myrat.
" Guiraud. Crûs classés d'origine.
Aussi Sauternes et Graves.
Important ces vins moi même, je les offre sous toute garantie. Ils demeurent à l'entrepôt.

Importer's Bonded Warehouse.

et ne sont livré, qu'au fur et mesure des besoins

La mise au bouteille est l'objet de soins particuliers et n'est confiée qu'à des ouvriers compétents

Ces vins, bon ordinaire à extra fins.
Champagnes, Roederer, Krug, &c.
Whiskies, Rye et Bourbon, des meilleures marques.
Rhum de la Jamaique et de Ste. Croix.
Scotch and Irish Whiskies, Ramsay. Wise.
Madeires, Porto, Xeres, de qualités supérieures.
Vermouth, Bitters, Absinthe, Kirsch.
Liqueurs fines, huiles d'olive, vinaigre, petits pois et champignons des.

VINS DE CALIFORNIE,

de toutes qualités reçus directement par chemin de fer de San Francisco.

Je sollicite la clientèle de personnes désirant des marchandises de tout repas, certain de satisfaire. Livraison à domicile.

B. TREMOULET,
No. 7 RUE DECATUR.
Vis-à-vis de la Poste.
12sept—

PHARMACIE AMÉRICAINE.
922 RUE DU CANAL, COIN BASSIN

CETTE pharmacie vient d'ouvrir avec un assortiment complet de drogues, produits chimiques et médicamènts patentés français, anglais, allemands et américains. On y trouve un vaste assortiment de bandages herniaires, de bas-varices, de clysso-pompes de tous genres. Pâte-soin, pâte-sirops, pâte liqueurs. Parfumerie fine de Lubin, Coudray et autres marques à doute, à chevaux, à habit, à barbe, pâte-savon. Assortiment complet d'eaux minérales. Eau de Vichy, Appollinaris, Fredrichshall, Hunyadi Janos. Cognac, etc., vins de différents usage médical. Vieux cognac Cadillon 1815, vieux Whisky, vin d'Oporto de Sherry, de Madère, véritable genièvre de Hollande. Assortiment complet de tous les articles généralement tenus dans les pharmacies. M. Tibaldi, pharmacien diplomé de l'école de Turin, a charge du département des prescriptions.
9 sept—D.MarJ—1m.

BASIL BARES,

DEPUIS nombre d'années employé de L. Grunewald a l'honneur d'informer ses amis et le public que l'on peut le trouver au magasin de pianos et musique de Junius Hart, No 191 rue du Canal, coin Bourgogne, où il donnera son attention spéciale aux réparations de pianos et orgues, accords de pianos à des prix réduits, mais qui fournis pour soirée et bals. Les ordres peuvent être laissés également à sa résidence No 238 rue des Remparts, entre Ursulines et St-Philippe.

M. B.—Tous les ordres de la compagnie seront promptement exécutés.

25 juillet—3m—DMaJ

L'ANCIENNE MAISON FRANÇAISE
C. JAUBERT & CO.,
20 & 22 RUE CHARTRES, PRÈS CANAL,

OFFRE en ce moment à ses clients et amis le plus bel assortiment de MARCHANDISES SÈCHES en tous genres qu'il y ait dans la métropole du Sud. Comme qualité et prix elle défie toute concurrence. Un escompte libéral sera accordé aux acheteurs pour du comptant.

Les ordres de la campagne seront promptement et convenablement exécutés.

C. JAUBERT & CO.,
MARCHANDS EN GROS DE MARCHAN