L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No. 73. NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 3 NOVEMBRE 1887. 61me Année

Dufour & Denmet, Propriétaires Editeurs

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

NOUVELLE-ORLEANS JEUDI, 3 NOVEMBRE 1887.

PRIX DE L'ABONNEMENT.

ÉDITION QUOTIDIENNE.

Un an	$12 00
Six mois	6 00
Trois mois	3 00
Un mois	1 00

On s'abonne aussi à la semaine, avec les porteurs

ÉDITION DU DIMANCHE.

Un an	$2 00

Renferme deux feuilletons.

ÉDITION HEBDOMADAIRE.

Un an	$3 00
Six mois	1 50
Quatre mois	1 00
Trois mois	75

Renferme deux feuilletons.

☞ Pour les petites annonces de Demandes Ventes et Locations etc., qui se soldent au prix réduit de 10 cts la ligne, voir la 5e page.

VENTES DE CE JOUR.

Par Jas. P. Guichet—Sur le Rayon St Jean, route du Lac, près de la rue Esplanade. La vacherie de Mme F. Meunier comprenant 27 vaches laitières 1 taureau 2 chevaux 1 charrette à lait 1 voiture baquet et tous les ustensiles de la vacherie. Aussi 50 têtes de cabilles et 3 cochons.

Par Hy Stern & Co. à leur salle d'encan, No 35 rue de Chartres, bottes, souliers et broderies.

Cause de la décadence de la marine des Etats-Unis.

Nous ne nous lasserons jamais de plaider pour le relèvement et la mise sur le pied glorieux d'autrefois, de la marine des Etats-Unis. Nous ne nous lasserons jamais, pour plusieurs raisons :

D'abord, parce que c'est, pour un pays, la première, la plus indispensable de toutes les industries, qu'elle leur sert de véhicule et est le plus puissant, le plus sûr moyen de leur procurer, au dehors, les nombreux débouchés dont elles ont besoin. On ne produit, en effet, que pour placer, comme on ne travaille que pour tirer profit de son labeur ;

En second lieu, parce que c'est par elle qu'un peuple manifeste, au loin, sa puissance productrice aux étrangers, par le spectacle qu'elle leur donne, de ce qu'elle peut faire. C'est sur les mers et dans les ports lointains qu'aujourd'hui, plus que jamais, une nation doit se faire valoir. Or, là, à l'époque où nous sommes, qu'une médiocre idée d'un peuple qu'on sait pas s'affirmer au delà de ses frontières ;

En troisième lieu, parce que, sous ce rapport, nous sommes doués de qualités exceptionnelles et que nous avons maintes fois prouvé que nous devons être, quand nous le voudrons, les premiers constructeurs du monde. Il fut un temps où les autres puissances venaient nous commander des navires, ou tout le monde voulait avoir des bâtiments sortis de nos chantiers ou, tout au moins, modelés sur les nôtres.

Quelque chose que l'on nous envoie, il y a dix-huit ans, que l'on ambitionnait d'égaler, sans y réussir, nous ne l'avons pas perdu, bien que, depuis plus d'un quart de siècle, on nous ait systématiquement forcés à ne pas la mettre en œuvre. Un événement récent nous l'a suffisamment démontré.

Les Anglais ont la prétention d'être les premiers armateurs et constructeurs du globe. Soit ne le sont pas, ils devraient l'être, puisque leur puissance est entièrement basée sur leur marine. Tout le monde connaît l'histoire de cette fameuse coupe, devenue depuis nous ne savons combien d'années, l'objet de luttes internationales sur mer, et qui est revée si longtemps entre les mains de Fiers Jonathan, au grand désespoir de John Bull et de tout le reste de l'Europe. Nous venons de la conquérir une dernière fois et de la façon la plus éclatante—ce qui prouve, tout au moins, que nous savons donner à nos navires une vitesse une personne ne peut égaler. Mais à quoi cela nous sert-il, puisque toute propre gouvernement nous laisse plus de propos délibéré, dans l'impossibilité de déployer nos talents, d'étaler notre supériorité. Est-il possible qu'un peuple qui a donné tant de preuves de son habileté dans l'art si difficile des construction navales, soit mis, non par une force extérieure, mais par sa négligence ou son indifférence, mais par la volonté de ses gouvernants, dans l'incapacité d'entretenir une flotte marchande, plus ou moins respectable ? Est-il possible que nous ne voyons, sur les deux océans, qu'un tonnage de huit cent mille tonnes, tandis que la Grande-Bretagne, que nous battons presque toutes les fois que nous courons en lutte avec elle, en a huit fois davantage ! Est-il possible que le nombre de nos navires soit, relativement à celui des Anglais, si grand dans la proportion honteuse de un à soixante quinze ! Ces chiffres ne sont pas croyables, ils sont, pourtant, réels.

Enfin, nous demandons le relèvement de notre marine, parce que la Nouvelle-Orléans est un port de mer, parce notre ville vit surtout que du commerce maritime ; parce que nous sommes fatigués de voir les autres pays tirer tout le profit du trafic qui se fait chez nous, et que nous sommes, nous, les premières victimes du système déplorable, humiliant—nous dirons, si vous voulez, anti-national—suivi, avec une opiniâtreté plus stupide encore qu'anti-patriotique, par le Congrès, et supporté, sinon encouragé, par l'administration de Washington.

Il y a, dans tout cela, un mystère qu'il est bon de dévoiler, et c'est ce que l'on a trop négligé de faire jusqu'ici. Prenons, pour exemples, la France, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie. Ce sont des nations qui ont longtemps sacrifié au libre-échange, qui ne s'en sont même pas encore débarrassées, et, le libre-échange, elles l'agissent appliqué, de tout temps, à leur marine, mais jamais, au grand jamais, elles n'ont abandonné au hasard leurs constructions maritimes ; jamais elles ne les ont exposées à être battues par celles des nations étrangères ; toujours elles les ont encouragées, protégées, soutenues efficacement par des primes. Nommons des chiffres qui le prouvent :

En France, les primes de construction, dans les chantiers nationaux, sont, pour les navires de fort tonnage en fer ou en acier, de $11 58 la tonne ; pour les navires, en partie bois et fer, de $7 72 ; pour les navires en bois, d'une capacité de plus de 200 tonnes, de $3 36. Pour toute machine ou partie de machine pesant 225 livres, placée à bord d'un navire de construction française, il y a, de plus, une prime de $3 32. Autre prime pour la navigation, s'élevant à 25 cents la tonne, pour chaque millier de milles fait en mer. A destination d'un pays étranger, il faut, enfin, ajouter une prime additionnelle de 15 pour cent, accordée à tout bâtiment construit, suivant les plans adoptés par le Département de la marine. Est-ce tout ? Non. On a aussi songé à encourager les populations qui habitent les côtes, à adopter le métier de marin ; à leur assurer une retraite, après une vie aussi rude que celle-là. Sur les primes de navigation, on retient vingt pour cent qui vont grossir le fonds de pension qui leur est destiné.

En voilà, certes, plus qu'il ne faut pour encourager une marine nationale, et il n'est pas étonnant que celle de la France soit si haut placée et fasse, quelquefois, une si rude concurrence à celle de la Grande Bretagne. Avec une pareille législation, si la France avait seulement la moitié, le quart, de notre esprit de trafic, avant dix ans, elle serait la première nation maritime du globe.

L'Espagne a adopté un admirable système de primes, qu'elle a appliqué spécialement aux navires qui font le commerce des Antilles et de l'Amérique du Sud—mesure juste, puisque, dans tous ces parages, elle rencontre des populations de la même origine qu'elle et parlant la même langue. Un détail particulier donnera une idée de la protection accordée dans le pays à la marine nationale. Le fait est d'autant plus intéressant pour nous, qu'il se passe presqu'à nos portes. Chaque steamer faisant la double traversée de la Havane à New York et de New-York à la Havane, touche de son gouvernement la somme de $4,000 — 20,000 francs.

Même système en Italie, où il y a aussi primes pour les navires en fer et en acier, construits dans les chantiers nationaux ; primes pour le fonds proportionnel des machines et chaudières installées à bord de ces navires ; primes de navigation pour les navires en destination de ports non-européens.

Comment veut-on que nous résistions à des marines construites, travaillant dans de pareilles conditions, et fortes de tels privilèges ? Nous serions cent fois plus habiles que nous le sommes, en fait de construction, et animés d'un esprit cent fois plus mercantile, que nous succomberions, fatalement sous des concurrences aussi écrasantes. Ce qu'il y a de plus étrange, c'est que nous nous targuons d'être la nation prétentieuse par excellence ; que nous nous vantons d'avoir, à l'aide de ce système, fondé et développé, sur notre sol, une foule d'industries qui sont, en réalité, notre richesse. Il n'y en a qu'une que nous ayons oublié de protéger ; c'est la principale, la première de toutes : la marine.

L'inconséquence est colossale ; elle fait, parfois, douter de la rectitude d'esprit du peuple américain.

Hideuse sous toutes les formes.—Que ce soit la fièvre, frisson, la fièvre rémittente bilieuse, ou même la "malaria", la fièvre est un mal abominable qui souvent affecte le foie, les intestins et les reins. Toutes les maladies comprises sous cette appellation générale et erronée détruisent le système nerveux, et, malheureusement ne se laissent pas subjuguer par les fébrifuges et toniques ordinaires. On trouvera un soulagement prompt et une cure certaine dans le Hostetter's Stomach Bitters, ou des remèdes les plus répandus en Amérique et des mieux connus dans les pays étrangers. Il guérit non seulement les maladies causées par les miasmes, mais aussi les rhumatismes et les autres maux que l'on prend en avançant. Improvidement à l'air on que l'on hérite tels que : la débilité des reins ou de la vessie, la dyspepsie et un état anormal des intestins.

Les médecins prescrivent fréquemment les Pilules d'Ayer, comme le cathartique le plus sûr et le plus parfait.

LOUISIANE.

Le *Farmer*, Covington, paroisse St-Tammany, du 29 octobre :

Un grand nombre de charrettes chargées de coton sont arrivées à Covington, cette semaine.

—Toute cette semaine, le bruit du sifflet du moulin à vapeur de l'habitation Sulphur Springs, a retenti dans nos plaines.

—Les travaux du chemin de fer marchent rapidement. On croit que, dans quatre semaines, les trains arriveront au bord Est de la rivière, en face de Covington, où sera établie station provisoire, en attendant que l'on ait construit le pont.

—M. Alex Baird, de Mandeville a accepté le poste d'observateur météorologique, à titre gratuit, de notre section correspondant avec le service général de la Louisiane. Désormais, nous publierons un sommaire des rapports mensuels de notre Station.

—MM. Hollister et Cummer, du Michigan, sont arrivés, mardi passé, par le "Camélia", et se sont entendus avec M. Robert Radon ; ils doivent acheter de lui un superbe site sur le Tchefuncta pour y établir un moulin. Cette propriété touche au Old Landing. MM. Hollister et Cummer ont l'intention d'y établir une scierie de premier ordre, ayant les machines les plus perfectionnées.

—Le sol le plus riche ne produit pas toujours les meilleurs vins. Souvent, une terre qui ne vaut point par elle-même, cinq dollars l'acre, acquiert un prix de 100 dollars, à cause du climat, si on peut y cultiver la vigne.—*Christian at Work.*

Nous avons une quantité de terres de ce genre. Nos nombreux vignobles, encore peu importants, mais très florissants, en sont la preuve. Quiconque consacrerait une centaine d'acres à la culture des raisins Herbemont et Concord, se ferait, bien vite, une fortune indépendante.

—Voici une preuve de l'importance du commerce de transport qui se fait entre Covington et la Nouvelle-Orléans, par la voie du canal du Nouveau Bassin. Nous donnons la liste des voyages de nos trois goélettes qui font le service régulier entre ces deux points, pour la semaine qui vient de s'écouler. On verra qu'elles ont un excellent transport :

"Wilhelmina", capt. Pippo, 200 balles de coton, 300 barils de sable.

Les "Two Sons", capt. Weaver—41 balles de coton, 5 barils de mélasse, 15 barils de gouron, 24,000 briques.

"Rebecca", capt. Hosmer—120 balles de coton, 350 barils de sable.

Nous avons, en outre, le "Camélia", capt. Hanover, qui fait trois voyages par semaine, avec un fret assez important et une longue liste de passagers—ce qui ajoute beaucoup à notre commerce. Bientôt, nous aurons le chemin de fer qui transformera le pays. Covington est, évidemment, appelé à faire énormément d'affaires, un commerce solide et durable.

—Nous avons reçu, cette semaine, de l'habitation St-Clair, à trois milles de Mandeville, propriété du Rév. Père H. Mignot, six cannes pesant ensemble 25 livres et ayant une moyenne de 18 à 20 noeuds rouges. Ces cannes ont été cultivées par Thos. Washington, Wm Fields et John Williams. Ce sont de simples échantillons de la récolte de cette habitation ; elles ont été plantées sur une terre de pinière.

Le Père Mignot vient de recevoir, du Nord, un moulin mu par un cheval ; il commencera à rouler, la semaine prochaine. Il possède également deux charmantes fermes contiguës à St. Clair. Il a fait don d'un terrain pour y bâtir un couvent.

Il a aussi, sur sa propriété, un très beau puits artésien qui a été percé par M. C. Segond, de Covington. Ce puits donne 20 gallons d'eau par minute ; il forme un étang poissonneux, de 50 pieds de long sur 20 pieds de large et 6 pieds de profondeur. Tous ceux qui le désirent, peuvent visiter cette habitation modèle.

—On nous écrit, de Mandeville, à la date du 27 octobre :

"La semaine qui vient de s'écouler a été la plus désagréable que nous ayons eue depuis longtemps : un ciel gris, une température humide, glacée.

"Nos fermiers ont été obligés de suspendre leurs travaux, à cause du mauvais temps.

"La récolte de pacanes est rentrée ; elle a amplement rémunéré les propriétaires. Un de nos voisins, M. E. Vial, a battu dix arbres et a fait huit barils de pacanes, qu'il a expédiés en ville ; il les a vendus de $18 à $21 le baril, suivant la qualité et la grosseur des fruits."

—La sucrerie de M. Sharp fonctionne. M. Sharp a réussi à faire le plus beau sirop qui ait jamais été produit ici. La canne a admirablement rendu.

—Les canards et les poules d'eau foisonnent dans notre lac et dans nos bayous.

—Le fermier qui laisse des instruments aratoires, souvent coûteux, exposés aux injures du temps, est, généralement, le même qui trouve qu'il n'y a pas assez d'argent pour faire marcher une ferme.

Le *Banner*, New Road, paroisse Pointe-Coupée, du 29 octobre :

Il n'a pas plu assez, cette semaine pour interrompre les travaux dans les champs : aussi a-t-on cueilli une grande quantité de coton et fait de bonnes provisions de bois pour l'hiver. Cependant le temps a été généralement désagréable, humide et froid. Le soleil a rarement paru pour nous réchauffer.

—Dans notre partie de la paroisse, la roulaison est devenue générale, mais nous n'avons encore aucune idée de ce qu'est le rendement par acre.

—A partir du 1er novembre, le steamer "Grover Cleveland" partira de Bayou Sara à 6 heures 30 du matin et arrivera à la Pointe-Coupée plus tôt qu'à l'ordinaire.

—Le steamer "Natchez" passe à la Pointe-Coupée, en descendant le fleuve, le jeudi, et en le remontant, le dimanche. Le "T. P. Leathers" remonte le mercredi et descend le samedi soir ou le lundi matin.

—Nous entendons parler de très peu de litiges, à propos de la récolte, cette année. Le fait est d'un bon augure.

—Décédé, en sa résidence, habitation Grand Bay, paroisse Pointe Coupée, M. Paulin Deplaigne, natif de France, à l'âge de 84 ans et résidant en Louisiane depuis 1833.

M. Deplaigne, bien qu'il ait été souvent inondé sur son habitation Grand Bay, n'a jamais perdu courage ; aussi sa récolte de cette année est-elle splendide.

—Décédé, à Cook's Landing, en cette paroisse, à l'âge de 43 ans, M. J. Alcée Landry, un de nos citoyens les plus recommandables et les plus estimés.

Les vins de 1887 en France.

Nous lisons, dans le *Journal des Débats* du 17 octobre :

Les vendanges sont terminées dans la plus grande partie des vignobles français. Nous sommes heureux d'affirmer que la récolte 1887 ne laisse généralement partout qu'une favorable impression sous le rapport de la qualité. On rencontre en effet des vins admirablement réussis et d'une richesse d'alcool inconnue depuis bien des années. S'il y avait abondance, cette récolte aurait donné satisfaction aux plus exigeans.

Le Bordelais a terminé la cueillette de ses vins rouges et la récolte des raisins blancs est presque achevée. A mesure que les dégustations s'opèrent dans le Médoc et le Blayais, on reconnaît que les vins de 1887 sont supérieurs comme qualité aux vins récoltés depuis 1870. Il faut remonter à cette dernière année pour rencontrer des vins aussi colorés, aussi mûrs et aussi alcooliques. Les dégustateurs s'accordent à reconnaître que ces vins ont une réussite tout exceptionnelle. Quant à la quantité produite, on ne peut encore l'évaluer ; cependant, on peut se rendre compte déjà que la production dans l'ensemble sera inférieure aux prévisions précédentes, et cela du fait du mildew et des quelques jours d'extrême sécheresse qui ont précédé la cueillette ; les vignobles derniers vendangés ont été mieux partagés.

Pour la plupart des régions avoisinant la Gironde, il faut répéter la même formule : qualité excellente : quantité au-dessous des espérances. Ceci s'applique particulièrement à la Dordogne, où les décevaisons sont terminées ; le rendement est très inférieur, il sera loin d'atteindre au chiffre de l'année dernière. Aucune affaire n'a encore été traitée ferme jusqu'ici ; les cours ne sont pas encore établis.

Les Charentes ont plus de vin que l'an dernier. Des offres sont déjà faites aux récoltants dans les crus : les prix dépassent ceux de 1886, vu la qualité supérieure.

Dans le Nantais, la qualité est inégale et la quantité assez restreinte : de sorte que les prix restent incertains pour les 1887. La cote des gros plants, qui oscille aujourd'hui à Nantes de 53 à 55 fr., s'établira selon les cours qui seront fixés dans les Charentes. Il y a quelques mécomptes sur la quantité dans divers vignobles du centre-nord, en Touraine, dans le Loir et Cher, dans le Cher. En Sologne, on n'espère pas plus de 5 à 6 pièces à l'hectare au rendement. Dans l'Ile-de-France, le rendement est aussi réduit, bien qu'il n'y ait pas eu de mildew.

La Basse-Bourgogne et la Bourgogne se montrent satisfaites sous tous les rapports, quoique le mildew ait attaqué les vignes non suffisantes et que la bise ait endommagé quelques raisins à la veille de leur maturité.

Meursault, les fruits à vins ordinaires se sont vendus de 30 à 50 fr. les 100 kilog.

La réussite est loin d'être la même en Beaujolais et Mâconnais. Les froids du printemps, les intempéries du mois de mai, l'action du phylloxera et du mildew ont diminué dans une proportion sensible la vendange qu'on était en droit d'espérer. Pour la qualité, elle ne laisse à désirer que dans quelques vignes non suffisées et atteintes par le mildew.

En Champagne, on continue à vendanger dans les conditions les plus mauvaises ; la pluie ne cesse de tomber. Il vient se mêler à cette température humide très préjudiciable pour la qualité du raisin, un froid des plus vifs. Par malheur les vendanges sont à peine commencées dans la montagne de Reims et dans les vignobles d'Avize, Cramant, Oger, etc.

Rien de nouveau quant aux achats. A Mareuil-sur-Ay les vins se sont vendus de 300 francs à 350 fr. Dans la vallée de la Marne, où on fait des vins rouges, il n'y a pas encore de prix bien établis. Cependant on vend des vins à 80 fr. la pièce.

En Franche-Comté, un quart des vignobles, atteint par la grêle, ne donnera que des résultats fort ordinaires. Le reste produira un vin de qualité au-dessus de la moyenne.

En Auvergne, on espère une récolte presque aussi belle à tous égards que celle de 1886.

Dans le Midi, les vendanges sont complètement achevées. Le mouvement est très grand sur toutes les places méridionales ; néanmoins, le nombre des transactions demeure toujours limité. Acheteurs et vendeurs s'entendent difficilement. La réserve du commerce n'est point motivée par la qualité des produits qui sont dans l'ensemble de fort beaux vins. Si les négociants se montrent peu disposés aux achats et font des offres à la baisse, c'est que la plupart ont encore en magasin des quantités suffisantes pour les besoins de leur clientèle et que, ne recevant pas d'ordres du dehors, ils ne sont point pressés d'augmenter leur stock.

En Algérie, les cours n'ont pas varié, le commerce n'offre pas plus de 15 à 20 fr. l'hectolitre pour les produits ordinaires.

Si tant en France qu'à l'étranger notre commerce ne montre pas une plus franche ardeur en entamant la nouvelle campagne, c'est qu'il est justement préoccupé et même inquiet de la future législation qu'on prépare pour les boissons.

L'ÉLECTION DE L'ORNE, EN FRANCE.—L'élection de l'Orne—dit le *Temps* du 18 octobre—a eu le résultat que nous souhaitions l'autre jour : le chiffre des suffrages obtenus par M. Christophle est considérable et constitue un succès éclatant pour la République. Ce chiffre dépasse de beaucoup celui que M. Gévelot atteignait au 4 octobre 1885 ; il dépasse même celui du premier élu monarchiste d'alors. Il ressort de là que des électeurs qui avaient donné, il y a deux ans, leur voix au candidat réactionnaire, l'ont donnée, cette fois, au candidat républicain. La raison de ce revirement, on la connaît. Les vrais conservateurs, ceux qui n'entendent pas ouvrir une ère de révolutions nouvelles, se sont aperçus qu'ils faisaient fausse route en grossissant la minorité de droite ; ils reviennent donc à la République, là surtout où son drapeau est tenu par des hommes modérés, dont le programme, essentiellement pratique, répond aux aspirations du pays. Quelle est, dans ce succès, la part exacte qui revient à la politique suivie par le cabinet actuel ? On conçoit qu'il serait assez difficile de la démêler. Ce qu'il y a de sûr, c'est qu'aussi longtemps qu'on verra des candidatures nettement républicaines rallier des suffrages réservés jadis aux monarchistes, il faudra féliciter le cabinet de la façon dont il gère les affaires de la République.

LES DERNIÈRES ÉLECTIONS EN BELGIQUE.—Voici en quels termes le *Journal de Bruxelles* apprécie les résultats des élections communales qui ont eu lieu, le 16 octobre, dans toute la Belgique :

"Les résultats des élections communales, dans leur ensemble, sont pour nous très satisfaisants.

"Les triomphes que nous avons remportés et la satisfaction légitime que nous exprimons ne doivent cependant pas nous inspirer une fausse sécurité. Nous sommes au milieu d'une évolution politique et sociale. Notre régime électoral ; depuis la fatale invention du capacitarisme, est entamé ; il a besoin d'une réforme sérieuse et prochaine. L'extension du droit de suffrage est indiqué."

ALSACE-LORRAINE.—La communication de la *Gazette de l'Allemagne du Nord*, du 15 octobre, sur la situation du statthalter d'Alsace-Lorraine est l'objet de nombreux commentaires.

En insistant sur ce point que, sauf pour ce qui touche à la guerre et aux affaires étrangères, le statthalter jouit d'une pleine indépendance, le journal du chancelier a voulu, fait-on remarquer, rejeter sur le prince de Hohenlohe l'entière responsabilité des notes de son administration.

On croit toujours à la retraite prochaine du prince de Hohenlohe.

On a inauguré, le 23 octobre, à Saint-Moraud, près d'Altkirch, un monument consacré à la mémoire des soldats français morts dans les ambulances d'Altkirch en 1871.

Italie.

L'Institut Pasteur a, au rapport de la *Riforma médica*, envoyé en Italie, en juillet dernier, une quantité suffisante de vaccin pour inoculer 1010 pièces de bétail (bœufs et moutons). 300 inoculations ont été faites dans la province romaine, 300 en Lombardie, 100 en Vénétie, 200 dans les provinces du sud et le reste en Piémont. Ces vaccinations ont été partout couronnées de succès.

Le directeur de l'Ecole vétérinaire de Naples a demandé des matériaux pour 1,000 nouvelles vaccinations.

C'est, surtout, dans les fermes et métairies des environs de Venise que les inoculations préventives du charbon doivent prendre une grande extension.

Dépêche particulière de la *République Française* :

Rome, 15 octobre.

Le gouvernement n'est pas sans inquiétude au sujet des nombreux pèlerinages qui vont se succéder au Vatican pendant les fêtes du jubilé.

Le Vatican a été prié officieusement d'user de son influence auprès des pèlerins pour les détourner de toute démonstration de nature à froisser les susceptibilités nationales des Italiens, et que le gouvernement se verrait obligé de réprimer sévèrement.

Beaucoup de patriotes ont formé le projet d'opposer manifestations à manifestations. A chaque visite des pèlerins catholiques au Vatican correspondrait une visite des patriotes au tombeau de Victor-Emmanuel.

En même temps, on célébrerait toutes les dates qui rappellent, de près ou de loin, les luttes contre le Pape et les troupes pontificales.

Le Quirinal et le Vatican auront fort à faire pour empêcher des incidents de se produire.

Dépêche particulière du *Journal des Débats* :

Vienne, le 15 octobre.

J'extrais, d'une lettre de Constantinople, le passage suivant, que je vous transmets sous réserve, bien que mon correspondant soit à même d'être bien informé :

"Je ne sais si l'entrevue de M. Crispi avec M. de Bismarck est le motif qui pousse les Italiens à s'attribuer dans un avenir peu éloigné certains territoires de l'empire ottoman, mais je puis vous assurer qu'un très haut diplomate représentant à l'étranger le jeune royaume a affirmé que ce n'était pas une triple alliance, mais une quadruple, l'Angleterre y entrant, qui venait d'être conclue contre la Russie dont on craint la marche en avant et que pour rien au monde on n'admettrait venant une nouvelle puissance méditerranéenne. Si la France est sage et reste neutre, ajouta ce haut fonctionnaire, elle recevra la Syrie comme compensation ; dans le cas contraire, elle subira les conséquences de son alliance avec la Russie. Le jour où cette dernière entrera en Bulgarie, l'Autriche lui déclarera la guerre et nous serons à leurs côtés."

L'*ordre* du public ne décret royal fixant au 16 novembre la réouverture du Parlement.

Depuis quelques jours—dit le *Diritto*—au polygone de l'Acquacetosa, par ordre du ministère de la guerre, on fait des expériences de tir sur deux types de bouclier abrasins en cuir.

Les expériences ont été faites avec le pavé fourni aux troupes d'Afrique, et avec le fusil Vetterli chargé à balle et à mitraille.

Les expériences faites jusqu'à présent ont démontré que jusqu'à cent mètres la cartouche d'un revolver peut très bien percer un bouclier et blesser celui qui le porte.

Le résultat donné par le vetterli chargé à balle a été considérable jusqu'à la distance de cinquante mètres.

Il n'en a pas été de même du résultat obtenu par ce fusil chargé à mitraille. La mitraille a pénétré le bouclier seulement au delà de cent mètres.

Ces expériences sont faites, évidemment, pour s'assurer si les cartouches actuelles peuvent servir dans les "garnisons d'Afrique.

Le gouvernement a fait savoir que, tout en garantissant le respect du droit des pèlerins par la population romaine, il exigerait aussi de ces derniers une tranquillité absolue, sous peine d'une répression immédiate.

Les manœuvres de la 4e section technique des chemins de fer, en France, après la mobilisation du corps d'armée

Le 17 octobre au matin, la 4e section technique d'ouvriers de chemins de fer, en tenue de campagne, sac au dos et effets de campagne, était placée en ligne déployée, correctement alignée et dans une tenue irréprochable, sur le plateau du camp de Satory.

A huit heures trente minutes, M. le général Saussier, gouverneur militaire de Paris, accompagné des généraux Hallot, Roussel, Mathieu, Lakroix et Rainal, ainsi que d'un grand nombre d'officiers de Paris et de Versailles, est arrivé pour passer la revue de cette section.

La musique du 1er régiment du génie jouait *la Marseillaise*.

Après avoir passé devant le front de la troupe, le général Saussier a fait défiler devant lui par M. Banchal, le directeur de la section.

Ce défilé a été excellent.

Ensuite le général gouverneur de Paris a fait réunir près de lui tous les agents officiers de la section technique et leur a adressé l'allocution suivante :

Messieurs,

En vous envoyant ici son chef d'état-major général et le gouverneur de Paris, le ministre de la guerre a voulu témoigner l'importance qu'il attache à la première campagne d'une section technique d'ouvriers de chemins de fer.

La récente expérience du 17e corps vient de montrer que le dévouement des agents des chemins de fer a la hauteur de la foudre tâche qui leur incombera pendant une mobilisation. Il n'était à douter que le personnel militaire ait eu mesure de contribuer aux opérations actives.

C'est fait.

Vous venez de prouver que les hommes des sections techniques peuvent travailler avec leurs camarades de la réserve et de l'armée territoriale : je vous témoigne toute ma satisfaction de ce que je viens de voir.

L'ancien ministre vous dit ici par ma voix qu'elle vous regarde désormais comme indissolublement liés à elle. Elle sait maintenant comment vous forera votre devoir. Lorsque vous aurez l'honneur, le très grand honneur d'être au premier rang.

"Dites à vos hommes que, si le sont, en temps de paix, un des éléments les plus puissants de la prospérité publique, ils deviendront, en temps de guerre, un des organes les plus importants de la défense du pays."

Puis le général a visité quelques baraquements et est parti pour la gare des Matelots, où se trouvait le train blindé.

Un personnel nombreux des diverses Compagnies de chemin de fer l'avait précédé.

D'après le thème des opérations, à huit heures cinq minutes du matin, un train était parti de la gare des Chantiers, portant un détachement de la compagnie de chemin de fer du génie, représentant l'ennemi. Les engins et outils de destruction étaient chargés dans un fourgon mis à la disposition du capitaine commandant.

Ce train, arrivé à Palaiseau à huit heures trente minutes, a continué sa marche jusqu'à l'endroit choisi pour opérer la destruction.

Un peloton de cavalerie (dragons) a commencé à faire sauter quelques rails avec la dynamite ; la compagnie du génie, au moyen de la mélinite, a mis la voie hors de service.

A dix heures, le train blindé, emportant le détachement de la compagnie d'ouvriers du génie chargé de réparer la voie, est parti de la gare des Matelots et est arrivé à Palaiseau à dix heures cinquante minutes.

Dans ce train, auquel on avait ajouté d'autres wagons, étaient montés tous les officiers et le personnel des chemins de fer.

A partir de Palaiseau, le train blindé a exécuté le service de reconnaissance jusqu'à l'endroit où la voie était détruite.

L'ennemi, à l'arrivée du train, a commencé un feu nourri ; le détachement a vivement ripposté ; le canon du wagon de l'avant a balayé la voie ; les soldats du génie sont sortis du train, ont poursuivi l'ennemi, et la réparation de la voie a immédiatement commencé.

Au bout de quarante cinq minutes, le train pouvait passer ; dix minutes plus tard, la voie était complètement réparée.

La 4e section a offert ensuite un déjeuner à tous les officiers, au personnel des chemins de fer, dans un hangar aménagé à cet effet et orné de drapeaux tricolores et d'écussons.

Au dessert, M. le général Saussier s'est levé et a pris la parole en ces termes :

"Puisque je suis réuni aux officiers de l'armée de Paris et aux principales personnalités des Compagnies des chemins de fer, permettez-moi de porter un toast très court qui trouvera, j'en suis sûr, de l'écho dans vos cœurs.

"Je bois à l'union de toutes les forces vives de la nation, au succès de la France dans l'avenir et à la gloire de la Patrie."

Ce toast a été couvert d'applaudissements.

Après le déjeuner, le train blindé a conduit les généraux, les officiers et le personnel des chemins de fer jusqu'à la gare de Winsons, pour y voir le qual de débarquement et la destruction de la ligne qui sera rétablie par la section technique.

Puis le train est revenu à Palaiseau où il est resté, et les voyageurs changeant de train sont partis pour Versailles, gare des Chantiers, d'où ils ont pris le train pour Montparnasse.

M. le général Saussier était de retour à Paris à quatre heures.

L'entente est aujourd'hui complète entre les pouvoirs publics et les Compagnies de chemins de fer, pour l'adoption d'un système de signaux uniforme indispensables à la tâche des sections techniques en cas de guerre ou de mobilisation.

Le sifflet de poche est adopté pour le signal du départ, et les feux placés à l'avant à l'arrière des trains auront la même couleur.

Les disques et les feux de marche auront une gaine unique.

UNE BOURSE DE TRAVAIL A MARSEILLE.—La ville de Marseille, comme celle de Paris, va avoir sa Bourse du travail.

Le conseil municipal de cette ville, sur le rapport d'un de ses membres, vient d'adopter un projet tendant à aménager la halle des Capucins pour y installer la Bourse du travail et allouer, en second lieu, un crédit de 7,000 francs pour les frais d'administration annuelle.

Au restaurant :

Un consommateur, désolé :

—Sapristi : mais ce lait est tourné.

Le patron, triomphant :

—De quoi vous plaignez-vous ? Ça prouve que c'était de vrai lait !

Le Salt rheum de la pire espèce est guéri par la Salsepareille d'Ayer. Ecrivez au Dr. J. C. Ayer & Co., et il vous enverra des preuves.

Les enfants mourant d'Immaition parce qu'ils ne digèrent pas leurs aliments trouveront une nourriture délicieuse nourrissante et l'Emulsion de Scott faite d'huile de foie de morue pure et de hypophosphites, très agréable au palais et se digérant parfaitement. Le Dr. S. W. Conner, de Waco, Texas, dit : J'ai fait usage de votre l'Emulsion avec de bons résultats pour des enfants dont les forces s'épuisaient. Non seulement elle fait du bien aux tissus mais encore active l'appétit le reste. Je suis heureux de pouvoir recommander un aussi bon remède

LIQUIDATION

Au dessous du cout

VINS, SHERRIES, LIQUEURS, COGNACS, WHISKEYS, ETC., ETC.

B. TREMOULET

PICKWICK CLUB BUILDING,

"No 340 rue du Canal.

8 nov86—1anPP

On demande.

Chez M. Montes, No. 119 rue Royale, cinq bons ouvriers tapissiers. Inutile de se présenter sans être de bons ouvriers. 3 nov—1f

Avis aux Cordonniers.

PLUS DE BAS PRIX !

A partir de ce jour nous augmentons les prix payés à nos ouvriers et nous ajouterons 100 de plus à ceux que nous employons en ce moment. Les prix sont comme suit

Aux ouvriers ordinaires $1.25

Aux ouvriers fins 1.50

Pour semelles doubles 1.75

Pour ouvrage de clientèle (commandes) 2

Occupation permanente à hommes qui donneront satisfaction. M. PIKORNY

3nov—1sem. 20 rue St. Charles.

College d'Orléans.

240 Rue Royale, entre St-Philippe et Ursulines.

W. R. ROBERT, Directeur.

Ouverture le 1er septembre 1887.

Cours classique et commercial

Prix pour externes de $2 à $4 par mois

Prix pour internes (au nombre limité) pension et enseignement $16 par mois

Classe du soir de 7 à 9 heures

3 nov—1m Jel

Avis.

La direction de l'Opera Français prévient qu'elle ne se tient nullement responsable d'aucunes dettes contractées par les membres de la troupe en dehors du théâtre. Toutes réclamations doivent être approuvées par Frédéric Mauge administrateur gérant.

2 nov—1f

Avis aux actionnaires.

NOUVELLE-ORLEANS, 30 octobre 1887.

Felicia Homestead and Building Association

Les actionnaires de cette Association sont par le présent avis notifiés qu'une élection de vingt un Directeurs pour servir pendant l'année prochaine sera tenue le LUNDI, 7 novembre 1887, de 11 heures a. m. à 3 heures p. m., au bureau de l'Association 104 rue Commune, près Carondelet à la place ordinaire, sur l'un votera aussi sur des amendements à la charte.

Par ordre de W. C. KINSELLA, Président.

F. H. DUMAT Sec.

30oct—8nov—

NOUVEAU STOCK

PERSIENNES

Nouvellement reçues.

A. Brousseau Fils,

23 et 25 rue de Chartres.

TAPIS

Anglais et Américains aux plus bas prix.

CORTICONE, TOILE CIRÉE, LINOLEUM.

Rideaux

Saisons, Nottingham, Madras Turcoma

RIDEAUX PORTIERES ET TRINGLES.

NATTES DE CHINE

De toutes sortes et des dernières nuances.

Le plus bel assortiment de Tapisserie et d'Ameublement. 8 nov—1an

JOS. BRANDNER,

MARCHAND TAILLEUR,

34 ..... Rue Bourbon 34

Entre Dumaine et Dauphine, Nlle Orléans.

22oct—3mois.

CONSULAT DE FRANCE

—A—

LA NOUVELLE-ORLEANS.

BUREAUX 195 RUE GRAVIER.

Ouverte 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 sont priés d'en donner avis au Consulat.

1er novembre 1887.

Liste de publication.

Ainsworth M. Luther
Ballon famille
Bouquet Joseph
Crétiés Martial
Delas Léon
Dolcet Jean
Egana Domingo de
Estrade Jean J.
Philémon
Fourcade Antoine
Fouilloux Célestin
Freyder Jean Baptiste
Garrot Pierre
Guirand Vve Jos. Julie
Pamela
Havet Eloi
Henrion Jean Baptiste
Henry P.
Henry F.
Hopkins Hugh les époux
Klein Jacques
Klein Auguste
Lamarratte Jean Baptiste
Lehana Pascal
Lerins Joseph Auguste
Marny Paul Nicolas
Médée Baptiste
Méchin Eugène
Méstrard Hélènes Félicité
Munaux Emmanuel célébriste
Nicaud Jean Elie Pierre
Nightingale Nestor
Nol