L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, MARDI MATIN, 6 FEVRIER 1855.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSE & Comp.
Editeurs-Propriétaires :
G. F. WEISSE. N. DUVOUR.
E. DUVERGER. S. HARDY.
27 53, RUE DE CHARTRES.
POUR LA NOUVELLE-ORLEANS :
MARDI MATIN, 6 FEVRIER.

DES INTERETS MARITIMES.

Un des traits les plus saillants de la crise actuelle, c'est la dépression remarquable qu'est subie les intérêts maritimes, cette branche si importante de la prospérité nationale. A New-York, à Boston, dans notre port même, le tonnage est en baisse sur les besoins du commerce; il en est de même dans tous les ports des Etats-Unis. Un fait à remarquer, c'est que malgré la cherté de pratique sous les meilleures de construction navale, les bâtiments de tout genre ont subi depuis l'année dernière une très forte dépréciation. La preuve de ce fait est dans les prix qu'ont obtenus à New-York et ailleurs un grand nombre de navires qui ont changé de mains. Quant aux chantiers, ils ne travaillent guères que pour remplir les engagements contractés avant la crise.

Le coure actuel de fret est à peine assez élevé pour couvrir les dépenses. Parmi les causes qui ont occasionné la produire cette dépression, la guerre d'Orient est une des principales. Nous avons plus de navires qu'il n'en faut pour le transport de fret qui s'offre pour l'Europe et d'autres pays. La Grande-Bretagne est dans le même cas, malgré le grand nombre de bâtiments noliser pour le transport des troupes et des munitions de guerre dans la mer Noire. Cette guerre a fait monter tous les précédents des hommes les plus versés dans les affaires. A les en croire, les Etats-Unis allaient s'emparer du commerce de transport de monde entier; nous devions même fournir aux puissances belligérantes le débouché de leurs produits.

Il faut se hâter de le reconnaître; la situation actuelle n'a rien de celle de début de toutes les vues tracées par l'expérience. Les guerres précédentes entre les puissances maritimes avaient toujours apporté de grands avantages aux Etats-Unis. Mais les circonstances n'étaient pas analogues. Le blocus des ports de la Baltique pendant trois ou huit mois a mis un terme aux affaires de transport dans cette région; mais nous n'y avons jamais eu de commerce bien actif, et les bâtiments anglais, allemands, danois, suédois et autres, qui trouvaient à s'employer dans le commerce de la Russie, sont venus s'ajouter à ceux qui se partageaient le peu qu'il y avait à gagner ailleurs. La cause la plus puissante est dans la diminution progressive de nos rapports avec la Californie et l'Australie, et qui est survenue immédiatement après cette guerre. Quoi, vous immédiatement après cette guerre. Quoi, vous les résultats ont été de jeter le désordre dans nos relations commerciales, de déprécier toutes les valeurs, de nous enlever nos métaux précieux et de nous forcer à liquider notre balance envers nos créanciers.

Au reste, quelles que soient les causes de cette dépréciation de nos intérêts maritimes, elle produit à l'heure qu'est son effet sur la malaise général dont notre commerce souffre en ce moment; elle tend évidemment à l'aggraver. C'est par millions qu'il faut compter les sommes énormes frappées d'une stérilité complète par l'inaction de notre marine. Ces millions ne donnent guères aujourd'hui que des moyens de cinq à six pour cent. Heureux encore le port qui trouve pour le moment qui verra finir cette situation.

Congrès.

Washington, 29 janvier.—Dans le Sénat, M. Mallory, de sonnie des affaires maritimes, rapporta un bill pour la création d'une commission d'officiers de marine, qui aura le pouvoir de mettre à la retraite les officiers qui en feront la demande, et de les remplacer par l'avancement de leurs subalternes, mais sans que leur paie soit augmentée jusqu'à ce qu'ils soient mis en activité.

M. Mallory prie le Sénat de fixer un jour pour la discussion de ce projet, qu'il annonce présenté avec l'approbation des bureaux de la marine.

M. Benjamin demande la reconsidération du bill passé, le 28, pour indemniser les colis tiers et l'équipage du brick canonnière *General Armstrong*. Cette motion est suivie d'une longue discussion.

Le Sénat s'ajourne pendant la discussion du bill pour les dépenses de l'armée.

Dans la Chambre, la résolution présentée pour nommer le secrétaire de la marine à exploiter et expédier un bâtiment à vapeur à la recherche de Dr. Kane, est adoptée.

A la demande de M. Bissell, une résolution enjoint au comité de commerce de vérifier si les lois actuelles sur les entrepôts en douane ou sur libertés à protéger le trésor contre les fraudes.

M. Castleg, du comité judiciaire, rapporte une résolution des deux chambres pour déclarer nulle et non avenue deux actes de la législature territoriale de Minnesota, dont l'objet est la création de deux chemins de fer et la concession de 850,000 acres de terres publiques.

M. Walbridge propose des résolutions suivantes, qui sont référées au comité des relations étrangères :

Les ots que la nouvelle expédition navale de Perry, qui a heureusement conduit les négociations avec le Japon, ait été autorisée par le gouvernement d'y veiller, et de prendre les mesures les plus convenables pour nous ouvrir les ports de Japon et de la Chine et pour établir une relation commerciales avec ces deux nations.

La chambre se forme en comité général et adopte un bill pour favoriser l'ouverture d'un chemin de fer du Missouri à l'Océan Pacifique. Ce bill, qui autorise le président à faire un contrat avec quelque compagnie ou compagnies pour la construction de ce chemin, dans un espace de dix années, accorde à cette compagnie ou à ces compagnies, pour chaque mille de chemin construit, un nombre d'acres de terres égal à celui qui est accordé à l'Illinois Central.

Le comité lève la séance, et la chambre s'ajourne.

DEPECHES TELEGRAPHIQUES

Transmises à l'Abeille.

LEGISLATURE D'ETAT.

Baton Rouge, 5 février.—SENAT.—Le Sénat s'est constitué définitivement en choisissant le candidat présenté par M. Boatner, pour remplacer le bill qui réduisait la représentation de la Nouvelle-Orléans à la législature. M. Boatner soumet une offre de William Prats de donner mille dollars pour l'établissement d'une école de sourds-muets à Plaquemine, pourvu que la législature donne aussi mille dollars.

Dans la Chambre, il ne s'est rien fait d'une importance générale.

Navigation intérieure.

Vicksburg, 5 février.—Les bateaux à vapeur Hoshville, Hungarian et New Lucy, sont passés ici, descendant à la Nouvelle-Orléans.

Incendie à Vicksburg.

Le feu a éclaté vendredi dernier, vers minuit, dans une baraque de la rue Washington, et s'était, par ses progrès pendant être arrêté, si selon Farnan, le magasin d'armes de Dilabaugh, les magasins de Hinge fait de Bigon et de Bolner, n'avaient été détruits. D'autres maisons ont beaucoup souffert dans le voisinage. On ne sait pas encore à quelle cause il faut attribuer cet accident déplorable, parce que ces diverses propriétés n'étaient pas assurées pour un dixième de leur valeur.

Memphis, 5 février.—Le steamboat Frank Pierce, allant à la Nouvelle-Orléans, a passé ici à 8 heures, hier soir.

Vicksburg, 5 février, au soir.—Il n'est passé aucun bateau depuis notre dernière dépêche.

5me Ascension de M. Godard.

Il n'y a pas de médaille sans revers, de chare triomphal sans insulteurs, de soleil sans nuages, ni de ciel sans vent. De ces diverses maximes nos auteurs et nos poètes nous consolantes. M. Godard peut surtout s'appuyer la dernière, et malheureusement notre public, malgré sa sympathie pour son aéronaute favori, pourrait, s'il n'y prenait garde, lui faire l'application des autres. Comme il y prendre-il, le pauvre pilote aérien, pour faire comprendre à ces milliers de charmantes têtes qui garnissaient dimanche, comme on a notez, dans la terrasse en grading, ce qu'il est pré, pour leur plaire, à tout cœur, à tout hasarder, fut-ce sa vie, tout, hormis une chose, à savoir leur propre sûreté ! Leur est il possible d'imaginer qu'il n'y a pas quelque mauvais vouloir dans ces abstentions consécutives, et M. Godard ne se trouverait-il pas dans la position de M. Lalande, qui, à qui une belle marquise prenez trop tard au spectacle d'une eclipse, dit, avec gracieuseugent, « Mi astronome, voudriez-vous avoir la bonté de recommencer ? » N'y en aurait il même pas qui penseraient que les ascensions captives sont un mythe, une rêverie, une impossibilité et que ce sont des produits de l'imagination de l'aéronaute qui recule devant l'exécution ?

Godard a compris tout cela, et, pour le prouver à ces incrédules, il a fait, dimanche soir, et s'est élevé, hier, dans l'air, à 2 heures, avec un ballon qui, sans être aussi grand que celui qu'il a fait éclater dans les airs, il y a quelques mois, était encore de haut heures six ascensions libres et huit ascensions captives, et où les dames de l'aristocratie sanfichienne se disputaient les places dans la nacelle, sauf à ce que celle-ci retrouchait terre bien loin qu'elles étaient de penser à ce dernier tour à leurs cavaliers.

Du reste, hors l'harangue plaidoyer de M. Godard vis à vis des juges aussi charmants que severes qui pourraient le traduire à leur barre connaître en un fait et en une réflexion. Le fait c'est que cette brise si douce qui caimait à peine la chaleur du soleil de dimanche devenir et qui semblait plutôt un zephyr qu'un vent véritable, rendait tout simplement impossible et matériellement inexécutable l'élévation du ballon maintenu seulement par une corde inférieure. On n'a pas se convaincre que les diverses cordes qui le retenaient latéralement ne suffisaient pas à l'empêcher de se coucher par instans sur le côté. A 50 pieds de hauteur, il eût certainement jeté à plat sur les arbres ce les maisons.

C'est à la réflexion, elle est facile, c'est que l'intérêt de l'aéronaute est le meilleur garant de l'empressem-nt avec lequel il saisira le premier temps favorable pour remplir son programme si longtemps attendu. D'ici là, et il espère que dimanche prochain réaliser cette longue attente, les billets qui le sont affavorisés donneut droit à une double entrée pour leurs détenteurs.

Le même motif de prudence excuse et justifie M. Godard vis à vis de ceux de ses voyageurs qu'il a été obligé de laisser à terre, après avoir tente de remplir ses engagements avec eux. La encore il sacrifie dans leur propre intérêt un bonheur clair et net et le plaisir d'une société qu'il apprécie et qui regrette.

A la suite de cette préface, nous nous hâtons d'accommoder le recit du 5e voyage de M. Godard dans les espaces de notre ciel Buissons, lorsque nous avons reçu de jeune compagnon de M. Godard un historique de ce voyage qui intéressera le public et par ses détails même et par le ton ont tout parle le jeune rieur, digne d'heureux sens.

Puisse de nouvelles tentatives être couronnées du même succès !

—Les uns affirment que la contagion choléraique se manifeste d'une manière générale, les autres le nient.

Ceux ci sont en bien plus grand nombre que les premiers, et les caractères essentiellement différents de la maladie leur donnent raison. Il est, en effet, difficile de concilier l'absence de circulation, de calorique, d'exhalation, de sécretions, et les déjections abondantes et choleriques s'avancer lentement quoique le bruit de la locomotive arrive distinctement jusqu'à nous. Vous avez déjà vu aussi contagieux pendant la vie, et vous voyez pendre au seul grain de misère ! Ainsi me paraissaient les voitures qui parcourraient la route de Gentilly.

Par là aussi on nous dérobe la vue de notre belle ville, et le ballon passa au dessus de cette immense. Qu'en dites Baqueville ? (nom d'une république imaginaire inventé Etat de Godard pour le besoin de la cause) Qu'en dites vous, Monsieur Rousselon, qui nous avez fait connaître les territoires de Minnesota, de Nebraska et de Kansas.

(Suit une description.)

Washington.—Le bruit court que le Président doit lancer une proclamation contre l'expédition du colonel Kinney. Le commissaire général de la chef du colonel Kinney, National Hotel, qui se trouve envah par le-st major. On y passe chaque jour l'inspection d'armes à feu, pistolets et carabines de nouvelle invention.

Le correspondant du *North American* de Philadelphie écrit à ce journal, sur l'autorité même du colonel Kinney, qu'un des bâtiments de l'expédition sera prêt à faire voile de Baltimore, le 1er février, avec une centaine de colons. On assure que dans le cas où le capitaine demanderait ses papiers à la douane, ayant à bord les armes et munitions de guerre dont on a fait mention pour ces aventuriers, selon le bruit général, le navire sera immédiatement saisi.

Le steamer *George Law*, qui doit faire voie de New-York pour Aspinwall le 5 février, va emporter un certain nombre d'actionnaires et d'invités qui vont assister à l'inauguration du chemin de fer de Panama.

—Une pompe à incendie, mue par la vapeur, et nommée le Mimi Greenwood, a été essayée en face de l'Hôtel de Ville à Washington. Son action est admirable ; elle a alimenté par un tuyau de prise et lance amusitamment deux jets d'un volume considérable à près de cent pieds de hauteur. Cette pompe a été construite à Boston, sera essayée en public à Baltimore, à Philadelphie et à New York.

Sinistres.—Le barque *Buckeye*, allant d'Afrique à Salem, s'est jetée sur les récifs de l'île Baker, au dehors de Salem. Un bateau de remorque a été envoyé à son aide.

Le navire *Favorite*, allant de la Nouvelle-Orléans à Boston, s'est jeté, le 29 janvier, sur les récifs de Nantucket, et a été jeté sur le sable. Il est probable qu'il sera un total perte. Le navire et la cargaison sont complétement perdus. L'équipage a pu se sauver.

La barque *Argyle*, allant de Boston à N. York avec un chargement de fer en manœuvre, s'est échouée à Rockaway Inlet. La dépêche qui donne ce sinistre, annonce qu'un passager et cinq hommes de l'équipage se sont noyés, qu'un troisième a pu arriver à terre et qu'il ne reste cinq qui sont accrochés au beaupré.

Mme Valerie Gomez—Nous apprenons que cette cantatrice se propose de donner sous peu une série de grands concerts dans notre ville. Nous ne pouvons encore parler avec connaissance de cause de talent de cette prima-donna, mais ce que nous savons des aujourd'hui, c'est qu'elle a chanté avec succès sur les principaux théâtres d'Europe : au théâtre de la Scala, à Milan ; à la Fenice ; au théâtre Royal de Madrid, et tout dernièrement à Castle Garden, à New York. Elle sera secondée par M. F. Muzard, pianiste, dont le nom a déjà paru dans les journaux, ainsi que de plusieurs autres artistes.

Un verre, par une annonce publiée plus loin, que Mme Nay, professeur de piano et de français, a transporté son domicile au N° 193, rue St-Joseph.

Chemin de fer du Pacifique.—Le Canada compte avec les Etats Unis ; le chemin de fer du comte central qui le mettrait en rapport direct avec l'Océan Pacifique. Une société nous le nom de Compagnie du Chemin de fer projet, se propose de demander au gouvernement de nous faire faveur, par pouvoir de Montréal, respectivement le vallée de l'Ottawa, pour vendre et vous l'Ontario. La compagnie la rive septentrionale des Lacs Huron, aboutir à la rivière Sainte-Marie qui forme la communication entre les lacs Huron et Supérieur. Arrivée en ce point, la voie, remontant la rivière, entrerait sur le territoire des Etats-Unis, suivrait la rive méridionale du lac Supérieur, puis se dirigerait vers la grande chaîne des Montagnes Rocheuses sur le point où elles présentent la moindre hauteur. De là, elle descendrait, suivant ce qui serait le plus avantageux, soit le Fraser, soit le Frazer's Sand, soit vers San Francisco.

Cette ligne, suivant l'auteur du projet, est la plus directe qu'on puisse tracer entre les deux mers. Quelque dans le nord de l'Amérique : elle est en même temps l'une des plus avantageuses sous le rapport de la facilité des pentes, moyennes ou peu considérables. Des études spéciales l'ont démontré. Entre le parcours entre Montréal et la rivière Sainte-Marie, il n'existe pas de rampes ; entre cette dernière et le lac Supérieur, la plus forte n'excède pas 40 pieds par mille anglais. Dans la région qui s'étend à l'ouest des Lacs, on ne trouve que des pentes insignifiantes, et, enfin, sur les montagnes Rocheuses elles-mêmes, la rampe maximum pour toute la région qui s'étend à l'ouest des Lacs jusqu'à la rivière Rouge, ne dépasse pas 26 pieds par mille anglais.

Comme on le voit, l'auteur du projet, est le plus directe qu'on puisse tracer entre les deux mers. Quelque dans le nord de l'Amérique : elle est en même temps l'une des plus avantageuses sous le rapport de la facilité des pentes, moyennes ou peu considérables. Des études spéciales l'ont démontré. Entre le parcours entre Montréal et la rivière Sainte-Marie, il n'existe pas de rampes ; entre cette dernière et le lac Supérieur, la plus forte n'excède pas 40 pieds par mille anglais. Dans la région qui s'étend à l'ouest des Lacs jusqu'à la rivière Rouge, ne dépasse pas 26 pieds par mille anglais.

Le correspondant de *North American* de Philadelphie écrit à ce journal, sur l'autorité même du colonel Kinney, qu'un des bâtiments de l'expédition sera prêt à faire voile de Baltimore, le 1er février, avec une centaine de colons. On assure que dans le cas où le capitaine demanderait ses papiers à la douane, ayant à bord les armes et munitions de guerre dont on a fait mention pour ces aventuriers, selon le bruit général, le navire sera immédiatement saisi.

Le steamer *George Law*, qui doit faire voie de New-York pour Aspinwall le 5 février, va emporter un certain nombre d'actionnaires et d'invités qui vont assister à l'inauguration du chemin de fer de Panama.

—Une pompe à incendie, mue par la vapeur, et nommée le Mimi Greenwood, a été essayée en face de l'Hôtel de Ville à Washington. Son action est admirable ; elle a alimenté par un tuyau de prise et lance amusitamment deux jets d'un volume considérable à près de cent pieds de hauteur. Cette pompe a été construite à Boston, sera essayée en public à Baltimore, à Philadelphie et à New York.

Sinistres.—Le barque *Buckeye*, allant d'Afrique à Salem, s'est jetée sur les récifs de l'île Baker, au dehors de Salem. Un bateau de remorque a été envoyé à son aide.

Le navire *Favorite*, allant de la Nouvelle-Orléans à Boston, s'est jeté, le 29 janvier, sur les récifs de Nantucket, et a été jeté sur le sable. Il est probable qu'il sera un total perte. Le navire et la cargaison sont complétement perdus. L'équipage a pu se sauver.

La barque *Argyle*, allant de Boston à N. York avec un chargement de fer en manœuvre, s'est échouée à Rockaway Inlet. La dépêche qui donne ce sinistre, annonce qu'un passager et cinq hommes de l'équipage se sont noyés, qu'un troisième a pu arriver à terre et qu'il ne reste cinq qui sont accrochés au beaupré.

Mme Valerie Gomez—Nous apprenons que cette cantatrice se propose de donner sous peu une série de grands concerts dans notre ville. Nous ne pouvons encore parler avec connaissance de cause de talent de cette prima-donna, mais ce que nous savons des aujourd'hui, c'est qu'elle a chanté avec succès sur les principaux théâtres de l'Europe : au théâtre de la Scala, à Milan ; à la Fenice ; au théâtre Royal de Madrid, et tout dernièrement à Castle Garden, à New York. Elle sera secondée par M. F. Muzard, pianiste, dont le nom a déjà paru dans les journaux, ainsi que de plusieurs autres artistes.

Un verre, par une annonce publiée plus loin, que Mme Nay, professeur de piano et de français, a transporté son domicile au N° 193, rue St-Joseph.

Chemin de fer du Pacifique.—Le Canada compte avec les Etats Unis ; le chemin de fer du comte central qui le mettrait en rapport direct avec l'Océan Pacifique. Une société nous le nom de Compagnie du Chemin de fer projet, se propose de demander au gouvernement de nous faire faveur, par pouvoir de Montréal, respectivement le vallée de l'Ottawa, pour vendre et vous l'Ontario. La compagnie la rive septentrionale des Lacs Huron, aboutir à la rivière Sainte-Marie qui forme la communication entre les lacs Huron et Supérieur. Arrivée en ce point, la voie, remontant la rivière, entrerait sur le territoire des Etats-Unis, suivrait la rive méridionale du lac Supérieur, puis se dirigerait vers la grande chaîne des Montagnes Rocheuses sur le point où elles présentent la moindre hauteur. De là, elle descendrait, suivant ce qui serait le plus avantageux, soit le Fraser, soit le Frazer's Sand, soit vers San Francisco.

Cette ligne, suivant l'auteur du projet, est la plus directe qu'on puisse tracer entre les deux mers. Quelque dans le nord de l'Amérique : elle est en même temps l'une des plus avantageuses sous le rapport de la facilité des pentes, moyennes ou peu considérables. Des études spéciales l'ont démontré. Entre le parcours entre Montréal et la rivière Sainte-Marie, il n'existe pas de rampes ; entre cette dernière et le lac Supérieur, la plus forte n'excède pas 40 pieds par mille anglais. Dans la région qui s'étend à l'ouest des Lacs jusqu'à la rivière Rouge, ne dépasse pas 26 pieds par mille anglais.

—Une dépêche télégraphique de Washington, en date du 29 janvier, annonce que le président a nommé le colonel Kinney, de Philadelphie, ministre résident et consul général de Nicaragua.

—Le bateau à vapeur *Buckeye*, allant d'Afrique à Salem, s'est jeté sur les récifs de l'île Baker, au dehors de Salem. Un bateau de remorque a été envoyé à son aide.

Le navire *Favorite*, allant de la Nouvelle-Orléans à Boston, s'est jeté, le 29 janvier, sur les récifs de Nantucket, et a été jeté sur le sable. Il est probable qu'il sera un total perte. Le navire et la cargaison sont complétement perdus. L'équipage a pu se sauver.

La barque *Argyle*, allant de Boston à N. York avec un chargement de fer en manœuvre, s'est échouée à Rockaway Inlet. La dépêche qui donne ce sinistre, annonce qu'un passager et cinq hommes de l'équipage se sont noyés, qu'un troisième a pu arriver à terre et qu'il ne reste cinq qui sont accrochés au beaupré.

Mme Valerie Gomez—Nous apprenons que cette cantatrice se propose de donner sous peu une série de grands concerts dans notre ville. Nous ne pouvons encore parler avec connaissance de cause de talent de cette prima-donna, mais ce que nous savons des aujourd'hui, c'est qu'elle a chanté avec succès sur les principaux théâtres de l'Europe : au théâtre de la Scala, à Milan ; à la Fenice ; au théâtre Royal de Madrid, et tout dernièrement à Castle Garden, à New York. Elle sera secondée par M. F. Muzard, pianiste, dont le nom a déjà paru dans les journaux, ainsi que de plusieurs autres artistes.

Un verre, par une annonce publiée plus loin, que Mme Nay, professeur de piano et de français, a transporté son domicile au N° 193, rue St-Joseph.

Chemin de fer du Pacifique.—Le Canada compte avec les Etats Unis ; le chemin de fer du comte central qui le mettrait en rapport direct avec l'Océan Pacifique. Une société nous le nom de Compagnie du Chemin de fer projet, se propose de demander au gouvernement de nous faire faveur, par pouvoir de Montréal, respectivement le vallée de l'Ottawa, pour vendre et vous l'Ontario. La compagnie la rive septentrionale des Lacs Huron, aboutir à la rivière Sainte-Marie qui forme la communication entre les lacs Huron et Supérieur. Arrivée en ce point, la voie, remontant la rivière, entrerait sur le territoire des Etats-Unis, suivrait la rive méridionale du lac Supérieur, puis se dirigerait vers la grande chaîne des Montagnes Rocheuses sur le point où elles présentent la moindre hauteur. De là, elle descendrait, suivant ce qui serait le plus avantageux, soit le Fraser, soit le Frazer's Sand, soit vers San Francisco.

Cette ligne, suivant l'auteur du projet, est la plus directe qu'on puisse tracer entre les deux mers. Quelque dans le nord de l'Amérique : elle est en même temps l'une des plus avantageuses sous le rapport de la facilité des pentes, moyennes ou peu considérables. Des études spéciales l'ont démontré. Entre le parcours entre Montréal et la rivière Sainte-Marie, il n'existe pas de rampes ; entre cette dernière et le lac Supérieur, la plus forte n'excède pas 40 pieds par mille anglais. Dans la région qui s'étend à l'ouest des Lacs jusqu'à la rivière Rouge, ne dépasse pas 26 pieds par mille anglais.

—Une pompe à incendie, mue par la vapeur, et nommée le Mimi Greenwood, a été essayée en face de l'Hôtel de Ville à Washington. Son action est admirable ; elle a alimenté par un tuyau de prise et lance amusitamment deux jets d'un volume considérable à près de cent pieds de hauteur. Cette pompe a été construite à Boston, sera essayée en public à Baltimore, à Philadelphie et à New York.

Sinistres.—Le barque *Buckeye*, allant d'Afrique à Salem, s'est jetée