L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73. NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 17 NOVEMBRE 1881. 55me Année.

Dufour, Roussel & Cie., Propriétaires-Editeurs.

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

NOUVELLE-ORLEANS. JEUDI, 17 NOVEMBRE 1881.

PRIX DE L'ABONNEMENT.

EDITION QUOTIDIENNE.

Un an.....$12 00
Six mois.....6 00
Trois mois.....3 00
Un mois.....1 00
Un n'abonne seulement pas pour une semaine, sous les prétextes.

EDITION HEBDOMADAIRE.

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

Une question de fret.

Une information nous manque en matière de navigation fluviale pour le transport des produits et marchandises. Le Mississippi ayant été et devant toujours être notre principale voie de commerce avec l'intérieur, il serait important de connaître les progrès économiques qui ont été réalisés depuis que les premiers steamers ont flotté sur ce fleuve pour le transport des produits et des passagers, et depuis que les premiers chalans ont descendu la vallée par cette voie pour le transport unique des produits du Nord-Ouest. Nous ne doutons pas qu'il n'y ait une différence marquée entre le taux du fret à cette époque et le taux du fret actuel, mais cette différence n'a pas été l'objet d'une statistique spéciale, bien qu'elle fût aujourd'hui pour nous d'un immense intérêt.

On pourrait plus facilement constater le taux de l'ancien fret en le calculant sur le prix des produits une fois arrivés à leur destination. Il est évident, en effet, que lorsqu'un baril de farine, un baril de beurre, de farine de l'Ouest, tels que celle de St-Louis par exemple, se vendait ici de quatre à cinq piastres, et coûtait vu, il y a quarante ans, le coût du transport ne pouvait pas être fort élevé. Cette farine venait par des chalans qui en vendaient une partie sur la côte à des prix inférieurs d'une piastre aux prix de la ville. Il en était ainsi pour les graines, les viandes salées, les pommes de terre, les tabacs et tous autres produits qui n'avaient alors d'autre marché que celui de la Nouvelle-Orléans, d'où ensuite ils étaient envoyés dans les autres ports du Golfe et dans toutes les Antilles.

Ces produits étaient encore expédiés vers le Nord par la voie de la mer, en sorte que le port de la Nouvelle-Orléans était le pourvoyeur général du Nord-Est et du Sud. Les choses ont bien changé depuis, et l'exportation des denrées américaines se fait encore mieux par le port de New-York que par le nôtre. Alors, la Nouvelle-Orléans occupait le premier rang pour l'exportation des produits; aujourd'hui, elle n'occupe que le second, et pour les importations que le neuvième. Il faut donc nécessairement qu'elle sît des valeurs, dans cette concurrence commerciale, par le bon marché contre lequel nous n'avons pu lutter de manière à conserver le coudoiement que semblaient nous assurer les avantages naturels de notre situation géographique. Cette décadence est étrange; on peut difficilement s'en rendre compte, en pensant que nos rivaux non-seulement avaient à créer des voies artificielles de transport, mais encore à les exploiter d'une manière aussi économique pour attirer de leur côté le commerce d'exportation.

C'est pourtant, ce qui est arrivé, et, en trente ans, cette déviation s'est accomplie à notre grand préjudice. Ce n'est qu'après trente ans que nous avons pensé à nous réveiller de nos pertes par la construction de barges qui nous apportent aujourd'hui quelques bribes de ces produits dont, autrefois, nous avions le monopole commercial. Ces barges suffiront-elles, non à nous le rendre en entier, ce n'est pas possible, mais seulement une partie, et quand cette partie nous aura fait retour, nous mettra-t-elle acquises, sans autre danger de concurrence ? C'est cette incertitude qui nous porte à rechercher si nous avons fait des progrès économiques dans le transport des denrées par le fleuve, et si ces progrès ont été tels que nous puissions y trouver l'assurance d'un mouvement commercial régulier et permanent.

Quant aux progrès économiques réalisés par les chemins de fer, contre lesquels nous avons à lutter, ils sont réellement prodigieux, incroyables, et nous ne pouvons plus dire où ils s'arrêteront. Nous en donnerons une idée en indiquant l'augmentation de trafic et la diminution graduelle du fret sur le chemin de fer central de New York et de l'Hudson, sur le chemin de fer de New York, du lac Erie et de l'Ouest, et sur le chemin de fer de la Pennsylvanie, de 1868 à 1880, c'est à dire en 13 ans :

En 1868, on transporta sur ces trois routes 11,193,120 tonnes, au fret moyen de 2 cents 153 par tonne et par mille ; en 1869, elles servirent à un transport de 12,966,010 tonnes, au fret de 1;881, par tonne et par mille; en 1870, le transport fut de 14,778,556 tonnes au prix de 1;588 ; en 1871, tonnes 16,406,559, fret 1;490 ; en 1872, tonnes 18,417,774, fret 1;511 ; en 1873, tonnes 23,299,170, fret 1;480 ; en 1874, tonnes 21,866,341, fret 1;343 ; en 1875, tonnes 23,231,172, fret 1;190 ; en 1876, tonnes 23,599,239, fret 1;014 ; en 1877, tonnes 23,269,506, fret .923, moins de 1 cent par tonne et par mille ; en 1878, tonnes 26,238,341, fret .935 ; en 1879, tonnes 32,369,637, fret .792 ; en 1880, tonnes 36,363,714, fret .886.

Ainsi, en 13 ans, le transport sur ces trois routes s'était élevé de 11,193,120 à 36,363,714 tonnes. Il avait plus que triplé et le fret avait baissé de 2 cents 153 à 886, c'est-à-dire que ce fret, ou le prix du transport, avait baissé à peu près dans une proportion correspondante, ou de plus de moitié. Sur ces trois chemins de fer on fait voyager des marchandises au prix de deux tiers de cent par tonne et par mille. Pour faire bien comprendre ce bon marché de transport par chemin de fer, nous dirons qu'à ces taux, [illegible] livres de marchandises [illegible] Nouvelle-Orléans [illegible] Il en est, à peu de [illegible] même pour le transport des [illegible] voies ferrées de l'Est à [illegible]

Il est impossible d'estimer la grandeur des réductions que les réductions opérées dans les prix de transport par chemins de fer ont valu aux industries agricoles, minières et commerciales. L'augmentation du mouvement est indéfiniment due à ces réductions successives de fret, ce qui se voit clairement par la comparaison d'une période à l'autre.

La valeur des exportations des Etats-Unis dans les pays étrangers a été de $442,220,178 pendant l'année finissant le 30 juin 1871, et de $902,319,473 pendant l'année finissant le 30 juin 1881.

La valeur de ces exportations a donc plus que doublé en dix ans. On peut d'autant mieux attribuer cette augmentation d'exportation aux réductions du fret pour le mouvement dans l'intérieur, que ces exportations se composaient principalement des produits de l'Ouest et du Nord-Ouest, dont une large proportion est transportée au littoral par chemins de fer.

Les réductions, qui ont été faites sur le tarif moyen du transport par chemins de fer aux Etats-Unis, sont grandement le résultat d'améliorations opérées dans la construction des chemins et les équipements des chemins de fer, dans le réglement du trafic et dans des économies de gestion de toutes sortes. D'autre part, les compagnies de chemins de fer ont pu augmenter leurs profits par l'addition de moyens propres à diminuer les frais de leur exploitation. Elles ont été forcées d'user d'expédients par la concurrence entre elles, par la concurrence entre les voies d'eau et les voies de terre, et, dans une beaucoup plus grande mesure, par la concurrence entre des forces commerciales et industrielles rivales.

Tout cela combiné nous met de beaucoup en arrière, nous autres riverains du Mississippi, qui ne possédons pas les mêmes moyens d'action, et qui sommes menacés dans la voie directe du commerce entre le vieux monde et le nouveau. Il faudra que nous offrions aux expéditeurs des produits du Nord-Ouest de bien grands avantages de fret, pour qu'ils se déterminent à leur faire doubler le cap dangereux de la Floride à l'extrême sud des Etats-Unis, quand ils ont des chemins de fer qui leur offrent à si bon marché une voie directe entre eux et l'Océan Atlantique.

Mais ces avantages de fret, nous pouvons les leur offrir si nous mettons à dégrever les frais de navigation fluviale, la même industrie que les compagnies du Nord ont mise à dégrever les frais de transport sur leurs voies ferrées. Nous avons moins de capitaux, mais nous avons plus d'avantages naturels, et il nous tient qu'à nous d'en tirer un bon parti. C'est pour cela que nous désirerions avoir le tableau des progrès accomplis dans la pratique économique de notre navigation fluviale, afin de voir si nous avons fait pour le progrès autant que nos rivaux du Nord, et pour savoir encore si nous sommes en état de faire quelque chose, car il est prouvé que la nature favorise extraordinairement les efforts de l'homme pour améliorer ce qui l'entoure, quelle que soit l'infériorité de sa situation. C'est par notre pays que nous pourrons un peu juger de notre avenir.

La déclaration de M. Gambetta.

Nous avons, par les dépêches, un résumé trop succinct du discours de M. Gambetta se présentant devant la Chambre avec les membres du ministère nouvellement constitué. Nous savions déjà quelle serait la politique intérieure de M. Gambetta, les réformes dont il poursuivrait l'exécution, mais nous n'avions que des données incertaines sur la politique extérieure. Les dépêches ne nous donnent qu'un mot à ce sujet, dans le résumé qu'elles font de la déclaration du président du conseil des ministres, mais le mot est de nature à rassurer les esprits prévoyans qui pensaient que la constitution d'un ministère dirigé par M. Gambetta signifiait guerre.

"Nous désirons, a dit le chef du cabinet, la paix à l'intérieur et à l'extérieur; et, comme appui à cette déclaration, il a ajouté : "Nous désirons un moyen de traités, étendre nos relations commerciales."

Le concordat sera aussi respecté, — M. Gambetta en donne l'assurance.

La dépêche ne dit pas comment la Chambre a accueilli l'exposition de la politique adoptée par le nouveau ministère.

Tandis que l'opportuniste, par un programme relativement modéré, expose les réformes les plus urgentes à opérer afin de mettre le judiciaire, le système d'éducation et la législation militaire en rapport avec les principes d'un gouvernement fondé sur la démocratie, les intransigeants continuent leurs attaques qui sont moins violentes, néanmoins, en raison même du peu de succès qu'elles ont eu dans le pays. Il n'est plus question de la ridicule menace de descendre dans la rue et d'obtenir, par voie révolutionnaire, la réalisation des idées les plus subversives. Mesdames les intransigeantes, ou du moins les plus sages d'entr'eux, ont jugé urgent de s'apaiser. C'est ainsi qu'à Lyon, MM. Clémenceau et Révillon, tout en attaquant les républicains dits modérés, n'ont-ils dire les trois groupes de la Chambre qui constituent la grande majorité républicaine, se déclarent partisans des moyens pacifiques pour le développement de leurs idées politiques.

Nous attendons avec une certaine impatience les appréciations de la presse parisienne et de la presse étrangère sur la déclaration faite par M. Gambetta devant la Chambre des Députés.

UN NOUVEAU CHEMIN DE FER.

The New-Orleans, Red River and Pacific.

On commence à s'occuper plus sérieusement que jamais de la nécessité des chemins de fer en Louisiane. On dit qu'un acte a été signé en notre ville afin d'incorporer le New-Orleans, Red River and Texas Rail Road.

Parmi les personnes qui ont signé l'acte, nous remarquons les noms du Col. T. L. Airey, V. Meyer, S. L. James, B. W. Rogers et autres citoyens prédominants.

Partant de la Nouvelle-Orléans le voie ferrée suivrait le bord est du fleuve, passant à Baton Rouge et à Bayou Sara. Elle traverserait le fleuve Mississippi vers Pile de Turnbull (Le-dessous de Pembouchure de la Rivière Rouge) ; la ligne se dirigerait de là vers l'Ouest à travers les Avoyelles, Rapides, Natchitoches et De Soto vers le Texas, s'arrêtant à Pacaloise, au chemin de fer Grand Centre et se reliant ainsi au grand réseau texien.

Ce chemin activera le culture des terres qu'il traversera, surtout au bayou des Glaises et à la Rivière Rouge, en mettant-tant par une voie rapide de communication ces parages isolés de notre Nouvelle-Orléans. Le travail n'est pas encore entièrement arrêté, mais la compagnie possède les moyens d'exécuter rapidement le projet qu'elle a conçu.

Le Matchoff Bitter est une boisson à la de goûtable en goût et vraisemblable à la santé

Prêts sur demande. — Le "Stock Exchange" de la Nouvelle-Orléans vient de prendre une résolution qui sera mise en vigueur, à partir du 24 novembre 1881. L'intérêt sur ce dans l'un appelle "Call loans" (prêts sur demande) s'est à 10 des prêts sans échéance fixe, et dont le prêteur peut demander le remboursement le jour qu'il lui plaît, comme d'être exposé dès le vendredi au paiement, et la demande de remboursement a été faite, le jour précédent, aux heures de bureau. Quand cette demande a été faite, le versement doit s'opérer, le jour du paiement, avant une heure de l'après midi, et si le prêteur n'a rien qu'après cette heure, l'emprunteur doit-rre payer l'intérêt pour ce jour-là. Nous tous les cas de demder doit recevoir un jour d'avis.

Le "Sun," de New York, annonce l'arrivée, de France, dans cette dernière ville, de vingt-cinq ouvrières, qui se rendent en Texas, et elles veulent fonder une grande maison d'éducation. A l'exception de la supérieure, elles sont toutes jeunes et parlent peu ; tout étude sur le sort qui leur est réservé sur la terre étrangère.

M. le vicomte Paul d'Abzac, consul de France à la Nlle-Orléans, a reçu hier la lettre suivante de M. J. U. Clarke, directeur-général de la compagnie du Chicago, St-Louis and New Orleans Railroad.

Bureau du vice-président et Directeur-général.

A M. le vicomte Paul d'Abzac, consul de France à la Nlle-Orléans.

Cher monsieur,

J'apprends que les délégués français au centenaire de Yorktown se proposent de venir à la Nlle-Orléans. Je suis heureux de pouvoir leur offrir, au nom de cette compagnie, le transport gratuit sur notre chemin, de Caire à la Nlle-Orléans.

S'ils acceptent notre offre, auriez-vous l'obligeance de me le faire savoir afin que nous prenions les mesures nécessaires ?

Votre tout-dévoué,

J. C. CLARKE,
Directeur-général.

Cette gracieuseté du directeur-général ne pous surprend pas. Il est peu de compagnies de chemin de fer plus libérales et plus empressées d'accomplir un acte de courtoisie que celle dont M. Clarke est le représentant. Les délégués de la France au centenaire de Yorktown ont reçu partout aux Etats-Unis la plus flanche et la plus cordiale hospitalité. Le "Chicago, St-Louis and New Orleans Railroad" leur en réserve un nouveau témoignage ; Nous avoyons pouvoir, en notre qualité d'organe de la population franco-louisianaise, remercier la compagnie et son digne vice-président, au nom de nos prochains visiteurs.

On disait, hier soir, que le comité de salut public avait, le matin même, fait une visite au gouverneur.

L'honorable Taylor Beattie est arrivé, hier matin, dans notre ville.

Le bruit courtoisie qu'il en forme en Louisiane un "Mahone Party" semblable à celui qui vient de triompher en Virginie.

La malle nous a apporté, hier, nos journaux de Paris, jusqu'au 3 novembre.

Il en paraîtra d'importants extraits dans notre prochain numéro.

Thomas Mella condamné le 3 juillet 1880 (par la cour criminelle supérieure de district) à cinq ans de travaux forcés, pour avoir mis le feu à un steamer chargé de coton, est mort le 4 courant au pénitencier.

M. L. Grand nous communique la dépêche suivante :

Le steamer Canada, venant du Havre, est arrivé à New York le 16 novembre 1881.

La lumière électrique fera-t-elle tort à la lumière du gaz ?

Est-ce que la lumière électrique ne fera pas tort à la lumière du gaz ? Nous avons entendu souvent poser cette question. L'illustre ingénieur et physicien anglais M. William Siemens ne craint pas pour le gaz la concurrence de l'électricité. Dans une conférence qu'il a faite le 25 septembre au palais des Champs-Elysées, M. William Siemens s'est exprimé en ces termes :

Il est évident que la lumière électrique n'est plus un essai, c'est une réalité bien positive, sont que la lumière électrique se présente sous la forme de grands foyers de 500 à 10,000 bougies ou de 50 à 1,000 carcels, soit qu'elle se présente sous une forme plus ou moins divisée, comme lumière produite par des courants de sens contraire, des courants alternatifs, ou comme une lumière produite par le carbone incandescent, comme dans les appareils de MM. Swan, Edison, Maxim, Lane Fox ; tout cela démontre que l'électricité est applicable à l'éclairage non seulement de vastes places publiques et de nos rues, mais aussi des grands appartements et même des petits, tels que salles à manger et autres.

Et, comme suite de cette application, il y a cet immense avantage en faveur de l'électricité, c'est qu'il n'y a pas de produits de combustion ; quelque la source de lumière dans la lampe électrique soit même beaucoup plus chaude que la source du bec de gaz, cependant, suivant le calcul que j'ai fait, la quantité de chaleur produite pour une quantité donnée de lumière produite est théoriquement d'environ 10 0,0 de celle que produirait le gaz. Pour la même intensité de lumière, c'est-à-dire que pour donner une lumière voulue, nous serions, pour le gaz, une production de chaleur dix fois plus considérable que par la lumière électrique. Outre cela, il y a la question des produits de la combustion qui viciant l'atmosphère, et dont la lumière électrique est exempte.

Cependant, je ne suis pas de ceux qui disent que le gas est tout à fait délipé, et que les usines à gaz n'ont plus qu'à fermer leurs établissements. Je crois, au contraire, que nous sommes au début d'une période d'augmentation énorme de l'usage du gaz. Quand il s'agit d'obtenir la lumière par le gas, nous trouvons qu'un mètre cube de gaz brûlé dans un bec ne produit qu'un dixième de la lumière totale qui se produirait si le même mètre cube de gaz était brûlé dans une machine : ou autrement que la combustion du gaz dans un moteur donnerait une énergie de lumière dix fois plus considérable que si le même mètre cube de gaz était brûlé dans un bec. Cela démontre que la véritable place, pour le gaz, est l'intérieur des cylindres et non pas le bec. En faisant ce changement, le gaz nous sera nécessaire comme auparavant ; seulement, nous aurons une lumière beaucoup plus intense à meilleur marché.

Il y a plusieurs autres applications pour le gaz qui, je l'espère, feront leur chemin, maintenant que l'attention des ingénieurs et des consommateurs de gaz est dirigée dans cette voie. Le gaz est le combustible le plus avantageux : 1 kilogramme de gaz produit six fois plus de lumière que 1 kilogramme de houille. Si l'on veut obtenir le même degré de chaleur avec un minimum de combustible, il est donc plus avantageux de se servir du gaz que d'un combustible solide. En outre, le gaz ne produit pas d'cendres, il ne produit pas de cendres, il ne produit pas de fumée. Il y a encore cet avantage : le transport du gaz est meilleur marché que le transport de tout autre combustible ; il est plus commode, surtout dans nos rues déjà trop encombrées par le trafic ordinaire. Le combustible, il faut l'apporter du Pambreandère à la maison, le demander à la cave, et ensuite le porter encore de la cave dans l'appartement, puis après porter les cendres en dehors : tout cela représente une dépense totale énorme, et en la multiplie par le nombre de maisons, dans un grand centre comme Paris, par exemple ; tandis que le gas, une fois établi, n'a pas ces inconvénients et coûte très peu ; on n'a à s'occuper qu'à de l'entretien des tuyaux qui durent bien longtemps. Je crois donc qu'à l'avenir la consommation du gaz ira graduellement de plus en plus en augmentant ; tandis que pour l'éclairage de nos grands appartements et de nos rues, la lumière électrique sera la lumière ordinairement employée, le gas prendra la position plus modeste de donner la lumière à nos passages, nos cuisines, nos petits appartements. Pour tous ces besoins successives, le gas a un grand avantage : on peut ouvrir le robinet à moitié, au quart, et réduire ainsi la consommation du gas, en diminuant, suivant les besoins, l'intensité de la lumière.

Quelques capitalistes de la Pennsylvanie ont formé une société au capital de quinze millions de dollars afin de contrôler le produit du charbon anthracite de l'Etat. C'est une petite affaire qui doit produire un bénéfice de cinq cent mille dollars, contre lequel les consommateurs qui le paient seront impuissant à agir, les monopoleurs étant protégés contre la concurrence étrangère par un tarif presque prohibitif.

Cette tendance des capitalistes à s'emparer, afin de les exploiter à leur profit, des branches principales de la production, peut avoir, dans un avenir rapproché, de graves conséquences. C'est l'écrasement des petits dont les industries diverses sont atteintes par le trait poignant du monopole.

Nouvelles Télégraphiques.

FRANCE.

Tentative d'assassinat.

Paris, 12 novembre.—Vendredi soir, une tentative d'assassinat a été commise sur un M. Durand, qu'on dit être sandéfain, au moment où il sortait du café de Paris et passait devant le No 42 de l'avenue de l'Opéra. Un individu lui a tiré deux coups de revolver à bout portant, mais il l'a manqué. On a arrêté l'assassin, mais M. Durand a disparu et on ne sait ce qu'il est devenu.

Faillite de la maison Valéry.

Marseille, 12 novembre—Le tribunal de commerce a déclaré en faillite la compagnie de navigation Valéry.

Le juge d'instruction a lancé un mandat d'amener contre le fils Valéry, qui a succédé à son père à l'âge de vingt-quatre ans. Ce jeune homme avait un traitement de 150,000 fr.; il a dépensé un million en dix-huit mois. On le croit en Amérique.

Il est accusé d'avoir émis pour trois millions de traites antidatées après avoir été renvoyé de la compagnie.

Bourse de Paris.

Paris, 12 novembre. — La rente française trois pour cents a fait 86 fr. 65.

Tunis, 12 novembre. — L'expédition dans le Sud de la Tunisie durera deux mois. On ne laissera comme en Tunisie que 15,000 hommes et l'on formera une armée locale composée d'indigènes et de Français.

Allemagne.

L'empereur Guillaume.

Berlin, 12 novembre.—Une indisposition cardiaque est survenue à l'empereur Guillaume à la suite d'une promenade.

Démisse d'un ambassadeur.

Berlin, 12 novembre.—A Ferchein le prince de Hohenlohe, ambassadeur en France, a été battu par une majorité de 3,000 voix données à son concurrent, un progressiste.

A Stuttgard, un démocrate l'a emporté sur le candidat conservateur.

Déconfiture gouvernementale

Berlin, 12 novembre.—On lit dans la Post : Les résultats des élections supplémentaires connus jusqu'ici démontrent de plus en plus l'impossibilité où sera le gouvernement de faire voter le monopole du tabac, même avec l'appui des clericaux. Un nombre considérable de conservateurs voteront contre ce projet. Un nouvel appel au peuple pourrait être encore plus fatal que celui-ci, et le mieux est de laisser les choses dans l'état où elles sont. Le temps perdu à plâtrer la déconfiture gouvernementale."

Arrivée de Bismarck.

Berlin, 13 novembre.—M. de Bismarck est arrivé à Berlin, hier, à 6 heures du soir.

RUSSIE.

La neige.

Odessa, 13 novembre.—La circulation par les voies ferrées est à peu près complétement entravée par la neige, qui a également empêché d'ensemencer l'avoine d'hiver, principalement dans la province de Kiéff-koff.

ESPAGNE.

L'affaire de Bornéo.

Madrid, 13 novembre.—Le gouvernement espagnol attend des explications de son ambassadeur à Londres. Ces explications reçues, le cabinet de Madrid enverra à celui de Saint-James une note diplomatique pour protester contre l'occupation de Nord de Bornéo par une compagnie anglaise.

Le canal de Panama.

Madrid, 13 novembre—Au Sénat, un des membres a annoncé qu'il interpellerait le gouvernement au sujet du contrôle exclusif du canal de Panama, que revendique les Etats-Unis, et sur l'attitude prise par l'Espagne dans cette question.

ITALIE.

La grève des gondoliers.

Venise, 13 novembre—Les gondoliers qui s'étaient mises grève ont repris leurs rames.

TURQUIE.

Engloutissement d'un village.

Chio, 12 novembre—Il y a eu un nouveau tremblement de terre à Chio. Le village est presque totalement englouti dans la terre. Les habitants ont pris la fuite.

Le régime mixte.

Tandis que la *République Française* ne voit dans la Révision acceptée par elle, qu'un moyen d'introduire à nouveau le quinquennat, et ainsi de faire, le *Voltaire*, par la plume de M. Hamel, envisage les éventualités de la politique républicaine si le parlementarisme, tel que nous le pratiquons depuis quatre ans, continuait à donner des résultats négatifs.

Même nous trouverions en ce cas, plaide dans l'alternative de choisir entre le système parlementaire anglais, et le régime représentatif des Etats-Unis.

On sait qu'en Amérique, le chef de l'Etat est responsable et que les ministres ne le sont pas. Choisis par le chef de l'Etat en dehors des Chambres, ils exercent le pouvoir sous la responsabilité du président de la République.

L'avantage de ce régime, c'est de supprimer les compétitions ministérielles dans le Parlement dont la majorité se trouve, par ce fait, plus unie, plus jalouse sont de ses prérogatives, de son contrôle vis à vis du pouvoir exécutif.

Mais ce système, excellent aux Etats-Unis, serait plein de péril en France, si nous l'appliquions sans réformer, en même temps, toute notre organisation administrative, judiciaire et même militaire.

Un président de la République dont les ministres seraient les serviteurs dévoués, responsables de leur action devant lui seulement, qui aurait de plus, à sa disposition, cinq cent mille fonctionnaires ou magistrats nommés par lui, et une nombreuse armée permanente, ne serait plus un président, mais un empereur.

Le système américain ne serait possible en France que si on l'établissait dans son entier, c'est à dire avec ses conséquences logiques : décentralisation poussée jusqu'au fédéralisme, suppression de l'armée permanente, élection des magistrats et des fonctionnaires de tout ordre.

L'esprit et les traditions de notre démocratie, notre situation en Europe, notre tempérament national, notre histoire nous autorisent-ils à rêver pour la France cet ensemble d'institutions ? Nous n'hésitons pas à répondre : non.

Puisque nous ne pouvons établir chez nous le régime américain avec ses garanties libérales, il est inutile de nous y laisser emporter certaines réformes qui, isolées, nous mènaraient droit au cæsarisme, à l'Empire moins le nom.

Nous savons que le rêve d'une prédilection à l'américaine a germé dans les cerveaux des publicistes défenseurs acharnés de notre centralisation actuelle.

Parlons-nous de liberté municipales et départementales, ces publicistes nous répondent que la France n'est ni l'Amérique, ni l'Angleterre. En revanche, s'agit-il d'aggraver le centralisme et augmenter les chances du pouvoir personnel, on les trouve disposés à s'autoriser des exemples des autres nations.

Nous croyons, nous, que la France n'a aucun peuple à imiter pour perfectionner son gouvernement et son organisation intérieure. Si le régime parlementaire, tel que nous l'avons, fonctionne mal, il sera toujours possible de le modifier et d'en corriger les défauts, sans recourir à ces prédécesseurs effectives et cotidiennes responsables qui aboutissent toujours à la dictature.

ALBERT DETHIER.
[*Le Courrier du Soir.*]

Le Canada semble atteint de la pensée moderne de l'indépendance. Les journaux discutent la question avec un sérieux qui dénote une volonté énergique. Ce mouvement, que le temps mûrira, sera-t-il pour conséquence l'entrée dans le monde d'un peuple nouveau, ou l'annexion aux Etats Unis à l'*Old Dominion* ?

Les canadiens français qui prouvé que la persistance à rulent d'un gouvernement par trop autoritaire. Ils ont imposé leur langue, conservant ainsi les glorieuses traditions d'un passé tout de lutte. Politiquement soumis à l'Angleterre, ils sont restés moralement libres, s'attachant avec passion aux lions qui les maintenait à la France, le souvenir de leurs origines.

On lit dans le "National" de Bruxelles :

Les élections qui ont eu lieu jeudi constituent la manifestation la plus éclatante que l'Alsace-Lorraine ait encore faite depuis tous les événements qui l'ont séparée de la mère-patrie.

Les résultats connus jusqu'ici ne faut pas prévoir un seul résultat agréable au gouvernement allemand sur les 15 élections qui ont eu lieu dans la province annexée.

Il est impossible, en face d'un pareil événement, de ne point se sentir enthousiasmé par une pensée à la fois triste et nouvelle.

Cet cette protestation de toute une province contre la domination étrangère, a un caractère réellement émouvant. Elle rapporte l'esprit vers des catastrophes sanglantes, vers un passé terrible.

Invinciblement, on songe au sang versé, au deuil bouleversant les familles, à la mort fauchant sans merci dans les rangs des deux armées.

On revoit les villages brûlés, la campagne dévastée ; la mémoire retrace avec une frolée ornaté toutes les menaces prises pour imposer en Alsace l'esprit prussien ; puis la pensée un instant égarée dans le passé est saisie de nouveau par le présent, par cette éclatante protestation.

Et on termine en se demandant si le droit de la guerre constitue toujours l'expression de la justice, et si ces infamies par force d'un peuple étranger dans une nation qualeque que ne sont pas plutôt un abus regrettable, une source de dangers et de catastrophes.

Victor Hugo, dans son livre : "Les travailleurs de la mer" a décrit un combat entre un homme et cet horrible dalmat qui a non pieuvre, armé de tentacules nombreuses, qui sont autant de suçoirs.

Un de ces monstres, surnommé, par les pêcheurs, le poisson diable, a été jeté par les vagues sur la côte de New Foundland, et a été pris.

Il mesure trente-trois pieds de long, à partir de l'extrémité de ses tentacules. C'est le premier et le seul de son espèce qui ait été, en entier, offert en spectacle. Il représente une masse aglutineuse, avec des appétits féroces.

Espérons qu'un savant naturaliste en donnera la description scientifique et minutieuse.

—Cent qui ont assisté du Malakoff Bitter le tient le plus grand éloge comme tonique sont-ils.

GRAND OPERA HOUSE.—Le public avait raison de se presser pour assister à la première représentation du *Ward*, magnifique spectacle, et qui méritait bien cet empressement. Tous les tableaux de la pièce produisent l'illusion et la troupe y représente bien les personnages du drame. Tout y est original et frais. La première scène a lieu dans le port de la colonie du Cap et une foule de gens se montrant nous de curieux costumes. Le soleil du radeau en mer est encore très attachante. Sur ce radeau quatre personnes sont sur le point de périr de faim. Une meurt, et les trois autres sont sauvées par un navire. La mer est supérieurement représentée.

L'entrée du théâtre, était, du reste, décorée avec goût et l'on avait composé la long de tapissier des guirlandes de fleurs odoriférantes. Le monde s'était présenté en foule, et il n'y a pas eu de place pour tous. Hier soir, il y avait la même affluence de curieux, et nous croyons que la pièce, montée alors, pourra fournir une longue carrière.

ACADEMIE DE MUSIQUE—Le public ne paraît pas devoir se lasser et tête de "My Sweetheart" qui fait toujours d'excellentes chambrées, Mlnlle Palmer et Graham aident.

THEATRE ST CHARLES—Nous pouvons en dire autant du Vieux Drury avec la "Veuve Bedott" représentée par Bishop. Le fait est qu'en ce moment tous les théâtres sont en bon train de recettes.

Musique.—M. Philip Werlein, rue du Canal 136, a ouvert son stock de musique française de M. et Mme Elie, et a aussi engagé leurs services pour son propre magasin. Il attend d'Europe un assortiment complémentaire qui complète du stock de musique française à la Nouvelle-Orléans. Mme Elie est une cantatrice de vieille réputation et sera toujours à la disposition de ses clients toute espèce de musique et d'instruction, particulièrement du grand opéra de Chickering pour lequel elle est spécialiste. Il est aussi jamais été importé ici. On trouve encore dans son établissement le fameux Matchoff qui sent à l'épreuve de l'humidité. Il les vend à des sociétés (action que chacun en doit de musique ou d'instruments sont invitées à visiter son magasin.

☞ Rend cette musique et différentes consommations, tour les soirs, au Jardin Wenger.

Décédé hier matin, à 2 heures et demie, à l'âge de 63 ans, JEAN-BAPTISTE SENAC. Ses amis et connaissances sont que ceux de son fils, sont respectueusement priés d'assister aux funérailles qui auront lieu cette après midi à 3 heures et demie. Le convoi partira de sa dernière résidence au coin des rues Hancock et Chartres.

On demande

UNE bonne cuisinière française sans une jeune fille de 15 ou 16 ans parlant bien l'anglais pour faire le ménage. S'adresser 175 rue Bourbon entre 10 et 12 heures et 2 et 5 heures sans un certificat de la dernière maison où l'on a servi.
17 nov—4 f. J V D L

Avis.

A vendre à cause de changement d'affaires, bonne et ancienne clientèle. S'adresser rue Bourbon et Ursulines.
17nov—3f

VOIR

Les dernières nouveautés de Coiffures en cheveux postiches, chez

CHARLES TROUILLY,
6 oct—3 m—MonJD
No 129, rue du Canal.

GRANDE OUVETURE

—DE—

MODES

CHEZ

LELAND.

LES dames seront du plaisir à inspecter le stock vaste et varié réuni dans le moment en cet élégant "Fashion Emporium." Les articles sont entièrement nouveaux et sont tous de choix, des dernières guerres parues. L'assortiment comprend des Bonnets, Chapeaux, Plumes, Fleurs, Ornements, Rubans, Fichus, Robes, Soieries, Crêpes, Francals, Cornets, Rouches, Oeils et Mouchetées, Jeux de Fantaisie, Eventails, Sachets, Mécaniques, Ornements de tête, Boîtes à bijoux, Porte-cartes, Boîtes à ouvrage et Poléons du jour, etc, etc, le tout aux prix mentionnés ci-dessous :

Chapeaux de paille et Bonnets..15c et au-dessus.
Chapeaux garnis de.....$2 00 à $3 75
Chapeaux garnis.....2 50 à 5 00
Bonnets garnis.....3 50 à 5 00
Chapeaux garnis de New York..4 00 à 6 00
Bonnets garnis de New York....7 00 à 9 00
Chapeaux importés de France....12 00 à 25 00
Plumes.....1 75 à 3 00
Ombelles de soie pour dames....2 75 à 5 00
Cornets P.D. véritables.....2 50 à 3 00
Mouchoirs de tête.....50 à 75
Mouchoirs de deuil, H. S.....20 à 30

LELAND,

185--RUE DU CANAL--185
27 oct

OUVERTURE,

Lundi, 31 octobre,

Mme C. SAMSON,

150.....RUE DU CANAL.....150

Les dernières nouveautés de la saison en

Chapeaux et Bonnets

—ET EN—

NOUVEAUTES DE MODES.
Oct—1m

GRAND DEBALLAGE

DE
Marchandises
CHEZ

B. SEMBRE,

Coin St Louis et Royale.

Reçu par les derniers steamers d'Europe : Un stock complet de saison comprenant : Gants de peau pour dames et messieurs, Gants de daim, castor et castrex, Porte-monnaie et sacs fantaisie, Ceintures pour dames, Eventails pour soirées, Fichus, écharpes, Bas pour dames et fillettes, Mouchoirs triplés pour enfants, Cornets français, Articles d'hommes, tels que : Linge de dessous intérieur et flanelle, Triées du nid, Chemises de Paris, tous les genres avec et sans cols, Cravates, chemisettes, mouchoirs, foulards de Lyon, mouchoirs à prier, Parapluies soie, alpaca et gingham, Parfumerie des meilleures marques de Paris.

Un magnifique choix de JOUETS.

Toutes ces marchandises et mille autres articles seront vendues à prix extrêmement modérés.

Une visite au magasin de M. Sembre convaincra le public du bon marché de cette maison.

Tous les prix sont marqués en chiffres connus. Invariablement fixes.

13nov—7m—MonJD

MODISTE FRANÇAISE.

MODES D'AUTOMNE ET D'HIVER

Mme M. GOILARD,

66.....Rue Royale.....66

GRANDE OUVERTURE

DE CHAPEAUX FRANÇAIS, MANTEAUX ET ROBES A ROBES.

Jeudi, 10 Novembre.

DERNIÈRES NOUVEAUTÉS de la saison, le tout arrivé de Paris. Les dames sont respectueusement invitées à visiter à cette élégante EXHIBITION de NOUVELLES MARCHANDISES de CHOIX.

De bonnes ouvrières en robes trouveront de l'emploi permanent en s'adressant immédiatement à l'établissement. 9 nov—1 m. D mar J

D. LOPEZ,

CONFISERIE, PATISSERIE

—ET—

CREMES A LA GLACE,

Fabricant de Chocolat,

RECOMPENSE A L'EXPOSITION DE VIENNE EN 1873.

Commandes pour Mariages, Soirées, Bals, Dîners, Soupers, Bals, remplies avec promptitude et soin.

Salon pour les Dames où on LUNCH sera servi à toute heure du jour. Mets exquis et service parfait.

La Maison remplira dans le plus bref délai toutes les commandes de Chocolat qui lui seront confiées, en ville et à la campagne, quelque en soit l'importance. 20oct—1m Dim Mar Jeu

LE

BITTER MALAKOFF

A reçu la seule médaille à L'Exposition de Paris en 1878. Pas de tonique semblable.

ALPH. WALZ,
Seul propriétaire du Bitter 36 rue Conti.
5 oct—1 an 1 1 2]

Occasion rare.

250 douzaines de chemises fine comme il n'y a pas de deux. Contenant et chemises pour cesser 21.50 servent vendues à 18.00 demandé nos de centenaire de toile, fabriquées, à vendre par d.. Lamothe, 101 rue Royale.
1er sept—3m. Dim Mar. Jeu.

NORTHRUP & MEYNIER.

130.....Passage de la Bourse.....130

Agents pour le célèbre Engine de Lubey, pour coq élever les chevaux, mulets et bêtes à cornes.

DERNIER Prix remporté à l'Exposition de Gand le 17 Février 1879. Analysé par Joseph Albrecht, M. D. chimiste. Une des meilleures nourritures pour les veaux, les prématurés et la santé des malades. Cette n