L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No. 73. NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 9 DECEMBRE 1886. 60me Année

Dufour & Bonnet.
Propriétaires-Editeurs.

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

NOUVELLE-ORLEANS
JEUDI, 9 DECEMBRE 1886.

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 2e page.

VENTES DE CE JOUR.

Par Jas. P. Guinault, au coin des rues Claiborne et Commune, le fonds d'une pharmacie.

Le message du Président des Etats-Unis.

On ne s'attendait pas, sans doute à une analyse exacte du long document que M. Cleveland vient d'envoyer aux deux chambres du Congrès. Le document passe en revue toutes les questions politiques, intérieures, étrangères, financières, administratives, sociales, qui préoccupent plus ou moins le peuple Américain et sont plus ou moins dignes de son attention. Nous en détachons seulement quelques-unes, qui doivent intéresser plus spécialement nos lecteurs—telles que les mesures à prendre à l'égard des Indiens, l'affaire Cutting, le traité du commerce avec le Mexique, le traité de réciprocité avec les îles Sandwich, ; enfin, le remaniement du tarif.

Trop longtemps les affaires indiennes ont été une tache sur la politique américaine ; trop longtemps, on a pourchassé, traqué, des êtres humains comme des bêtes fauves. Au nom de la civilisation, au nom du Christianisme, il faut changer un aussi abominable état de choses. Les Indiens sont des créatures comme nous; nous n'avons pas le droit de procéder à leur extermination, comme on se l'est, trop souvent et trop brutalement permis, à l'égard de la magnifique et regrettable race des "Buffalos". Depuis plusieurs années, il est vrai, on a commencé à rougir d'une aussi honteuse façon d'agir; on est revenu sur ses pas. Nous en félicitons le peuple. M. Cleveland demande la création d'une commission chargée de venir en aide aux Peaux Rouges, de leur tendre la main, de les façonner à nos idées, à nos mœurs, à nos institutions. On ne fera jamais rien d'eux tant qu'on n'aura pas réussi à les transformer en citoyens. C'est le but que poursuit le Président ; il a raison, et nous ne saurions assez l'en remercier.

Quant à l'affaire Cutting, on ne peut qu'approuver l'attitude du gouvernement à l'égard de la République voisine. Il est impossible d'admettre la prétention d'un Etat quelconque à traduire, devant ses tribunaux, un citoyen américain pour y répondre d'un délit commis sur un sol étranger.

M. Cleveland croit que la doctrine du Cabinet mexicain porte atteinte à la juridiction de l'Union ; elle n'est justifiée ni par une loi quelconque, ni par le droit des gens. Les Etats-Unis ne permettront jamais à un autre Etat—République ou royauté— de punir un de leurs citoyens pour une offense commise sur leur propre territoire, cette offense atteignit-elle un citoyen de cet Etat ? On sait que M. Cutting a été relaxé, mais le différend n'est pas encore réglé.

En ce qui concerne le traité de commerce avec le Mexique—traité que recommande chaleureusement M. Cleveland, nous nous en sommes, de tout temps, proclamer les sincères partisans. L'Union américaine—la Louisiane, spécialement—ne peuvent que gagner à maintenir, avec leurs plus proches voisins, des nombreuses, de cordiales relations d'amitié et de commerce. Ce que nous avons constamment demandé, c'est que ces relations ne s'établissent pas aux dépens de notre Etat. Aucun de nos lecteurs n'ignore que le Mexique possède un sol éminemment propre à la culture de la canne à sucre; il lui faudrait bien peu d'efforts pour faire une écrasante concurrence à nos planteurs accablés, déjà, par celles des Antilles, des îles Sandwich, de l'Europe et en particulier, de l'Allemagne. Ils ont de la peine à vivre sous le régime actuel, avec le bas prix où sont tombés les sucres sur tous les marchés du monde. Si ceux du Mexique passaient la frontière, francs de droits, ce serait un coup fatal porté à notre industrie. C'est là seule réserve que nous ayons à faire au sujet de la proposition du Président.

Ce que nous concevons beaucoup moins, c'est la demande de prolongation du traité de réciprocité avec les îles Hawaii, pour sept ans. M. Cleveland affirme que les Etats-Unis ont beaucoup à gagner, que c'est une excellente station pour nos navires de commerce. Ces îles ont, dit-il, puissamment aidé au développement de notre négoce dans le Pacifique ; ce sont les seules sur lesquelles les gouvernements européens n'aient pas encore mis la main. Si elles nous sont aussi utiles que le prétend M. Cleveland, pourquoi ne pas nous les annexer ! Du jour où elles feront partie du territoire de l'Union, elles exerceront leurs industries dans les mêmes conditions que nous. Mais pourquoi maintenir plus longtemps le privilège dont elles jouissent, à nos dépens, et dont souffre autant que nous la Californie, en faveur de laquelle a été négocié le traité de 1875 ? Nous leur faisons, tous les ans, un cadeau de quatre millions de dollars, qui devraient rester dans le Trésor, pour l'unique plaisir de conserver avec elles des relations amicales. En quoi, au point de vue de la consommation, peut donc nous être utile une population de quarante mille âmes ? Evidemment le traité des îles Sandwich est, pour les Etats-Unis, une duperie, sans compter qu'il tend à ruiner notre industrie Louisianaise.

Reste la question du tarif, qui nous intéresse plus que tout le reste. M. Cleveland nous déclare que le moment est venu d'alléger le lourd fardeau des taxes qui pèse sur le peuple de l'Union. Nous sommes, sur ce point, parfaitement de son avis. Les revenus du gouvernement dépassent, de beaucoup, ses dépenses; l'excédent s'élève, chaque année, à quatre-vingt-dix millions de dollars. Il y a là une anomalie à laquelle il est besoin de mettre un terme. On s'explique difficilement ce surplus, dont le peuple ne bénéficie pas, et nous concevons que le Président demande une réduction. C'est le moment, ce nous semble, d'en finir avec le revenu intérieur: d'abolir ou, du moins, de diminuer considérablement certaines taxes qui écrasent plusieurs industries fort importantes, telles que celle du tabac. Avec un peu de bonne volonté, on arriverait à résoudre la difficulté à l'avantage du producteur et du consommateur.

Ce que nous n'admettons pas, ce que nous n'admettons jamais, c'est qu'on s'en prenne aux industries nationales ; qu'on parle de donner des indemnités à certains producteurs auxquels on enlèverait l'appui du tarif. M. Cleveland ne cite personne. Il n'est pas fait mention, dans son message, de frapper nos planteurs ; nous n'avons pas le droit de formuler directement une plainte, mais la recommandation faite par lui, en termes vagues, est un grand encouragement donné à nos adversaires. Ils ne laisseront pas perdre une si belle occasion de renouveler leurs attaques, et il faut nous attendre à soutenir une rude guerre, la session prochaine. Jamais nous n'aurons eu besoin d'autant de courage, d'autant d'activité, d'autant de vigilance. Le danger est imminent ; tâchons de le prévenir, s'il en est temps, mais apprêtons-nous à lui faire face et à repousser l'ennemi qui, déjà, signale ses armes et sonne ses pleins

LOUISIANE.

Le *Farmer*, Covington, paroisse St. Tammany, du 4 décembre :

Il y a, en ce moment, dans notre prison, un homme de couleur, accusé de meurtre sur la personne d'un autre homme de couleur, qu'il a tué d'un coup de revolver, au chantier de térébenthine de Felrath, près de Bayou Lacombe. L'inculpé prétend n'être pas coupable; le coup serait parti par accident. Il subira un premier interrogatoire, devant le juge Jos. M. Thompson, samedi prochain

—Nous nous étions rendus, lundi dernier, à bord de la goélette F. M. Pippo, au Brown's Landing à l'extrémité inférieure de notre localité, elle alla jusqu'au débarcadère, situé au pied de la rue Maine. A cinquante yardes environ au-dessus du Brown's Landing, la goélette s'échoua dans quatre pieds d'eau. Elle avait un fret assez léger : elle ne tirait que quatre pieds trois pouces et la rivière avait sa profondeur ordinaire. Au bout de deux heures, on a pu remettre le navire à flot ; il a recommencé à remonter le courant, quand, à quelques centaines de yardes audessous du canal, il s'échoua de nouveau ; ce fut la cause d'un nouveau retard.

Le Congrès, durant sa dernière session, a alloué une somme de $22500 pour améliorer la navigation du Bogue Falaya. Notre population se demande ce que l'on a fait de cette somme. Les principales obstructions consistent en trois petits bancs de sable—deux en face de notre localité, la troisième près des débris de la cannonière "Oregon." Avec une dragueuse, il serait facile de faire disparaître ces obstacles et toutes les goélettes arriveraient, sans encombre, à notre quai. Le capitaine Pippo dit que si les ingénieurs du gouvernement lui en donnaient la charge, il se mettrait à la tête des travaux et garantirait une profondeur d'au moins cinq pieds audessus de ces bancs. Le travail ne coûterait pas plus de $2000. Voilà une belle chance de s'épargner $500 pour un gouvernement aussi pauvre que le nôtre, en même temps, le commerce en aurait un bénéfice immense.

Il n'est nullement besoin de commencer de nouvelles inspections. Chaque enfant de Covington est en état de dire aux ingénieurs ce qu'il y a à faire. Toutes les études auxquelles on se livre, périodiquement, coûtent beaucoup d'argent et ne servent absolument à rien ; elles sont tout simplement ridicules. Ce que nous demandons avec le reste de la population, c'est que l'on fasse quelque chose d'utile, de pratique avec l'allocation qu'a votée le Congrès.

—Les journaux de la Nouvelle-Orléans de dimanche dernier, ne nous sont arrivés que mardi soir, tandis que ceux de lundi étaient à Covington dans la même soirée. La malle de mercredi soir n'avait aucun des journaux du matin. C'est celle de jeudi soir qui nous les a apportés, en même temps que ceux de la matinée. Comme on le pense bien, il y a eu désappointement général. Tout le monde ici est mécontent et avec raison. Le messager étant arrivé, chaque jour, régulièrement, ce n'est pas à lui qu'il faut s'en prendre de ces irrégularités, mais bien aux employés de la poste de la Nouvelle-Orléans. A-t-on apporté les journaux trop tard au bureau ou s'en est-on tout à fait abstenu, ces jours-là ? Nous l'ignorons, mais ces irrégularités deviennent par trop fréquentes. Nous appelons l'attention de nos confrères de la Nouvelle-Orléans sur ces abus ; il y va de leur intérêt aussi bien que de celui de leurs lecteurs. Ils veilleront, sansdoute, à ce que l'on fasse cesser le désordre.

La *Bulletin*, Marksville, paroisse Avoyelles, du 4 décembre :

Les affaires ont repris, à Marksville ; le commerce est en pleine activité et nos marchands sont dans la jubilation. Nous devons cette reprise, évidemment, à la réouverture de la navigation sur la Rivière Rouge. Il y a, ici, une masse de coton à expédier ; il en arrive, tous les jours, et il ne reste pas longtemps sur nos quais ; il part immédiatement pour le marché.

—A Hassville, il y a beaucoup de coton qui n'a pas encore été ramassé. Les gelées que nous avons eues, les matins, pendant quelques jours, ont beaucoup retardé la cueillette, et les travailleurs sont très arriérés dans leur besogne.

—La roulaison a dû finir, le 4 décembre, sur l'habitation Star.

—La récolte des cannes n'est décidément pas abondante, mais le rendement en jus est satisfaisant.

—Les agents qui représentent les planteurs sucriers dans nos paroisses inférieures, nous ont envoyé un grand nombre de travailleurs du Bayou Bœuf, pour hâter la fin de la cueillette. Quant aux affaires, elles sont bien languissantes.

Le *Pionnier*, Napoléonville, paroisse Assomption, du 4 décembre :

Les roulaisons sont déjà finies et le rendement n'est pas à la satisfaction de tous les planteurs ; cependant, il y en a dont la chance et la bonne fortune ont favorisés et sortiront, après dépenses déduites, avec un certain argent qui les facilitera à continuer l'année prochaine.

—L'ne crue sensible a eu lieu cette semaine dans notre bayou et nous sommes heureux de revoir la navigation encore une fois établie. Quelle transformation s'opérerait dans nos moyens de communications si le chemin de fer en projet pouvait sillonner notre riche contrée ! Enfin, Paris n'a pas été bâti en un jour et la queue du chat est bien venue. Donc ayons confiance dans l'énergie indomptable de notre estimable ami, l'hon. John H. Ilsley.

—Le tracé de la ligne du chemin de fer est fait d'ici à Donaldsonville. Les messieurs qui ont en charge cette partie du travail, se proposent de le continuer de suite jusqu'à Lockport.

—Nous sommes heureux d'apprendre que M. Francis Dupaty, qui, il y a quelques jours, s'était fracturé la jambe droite à la cheville, est encore sur pied et commence à marcher.

—Pour en revenir à notre chemin de fer, nous voyons que ça marche. Le fer se bat. Ce ne sera ni un rêve ni une illusion. Notre ami John H. Ilsley, dont la popularité et l'expérience sont bien connues, a organisé une compagnie en vue de la construction du dit chemin de fer. Les souscripteurs ne manquent pas dans les trois paroisses de la région du Lafourche.

Et faut-il dire, pour garantie de l'entreprise, que la compagnie nouvellement organisée a pour président le Col. W. W. Pugh et pour vice-président le Capitaine Lewis Guion ?

—M. Eugene Gravouilla a eu la douleur de perdre son épouse, décédée mardi dernier, au milieu d'une nombreuse famille. M. Gravouilla est un résident du canal des Attakapas depuis nombreuses années et a pour lui et ses enfants toute la sympathie publique.

LES EXPLORATIONS FRANÇAISES.—Le 17 novembre, les explorateurs français se réunissaient, pour la troisième fois, dans un banquet. Il y avait là une trentaine de voyageurs qui pouvaient revendiquer l'honneur d'avoir, à travers les fatigues et parfois les plus terribles périls, porté leurs investigations et le nom respecté de la France sur un parcours de 150,000 kilomètres. Les honneurs du banquet étaient faits à M. et à Mme Dieulafoy, à laquelle une magnifique gerbe de fleurs a été offerte.

M. Grandidier, qui présidait la réunion, a félicité M. et Mme Dieulafoy du succès de leur mission, qui a valu au musée du Louvre d'inappréciables trésors. M. Dianlafoy a répondu par quelques mots de remerciement et a bu à la France unie, grande et victorieuse.

M. Ch. Maunoir, secrétaire général de la Société de géographie, qui rend, chaque jour, avec un désintéressement sans égal, les plus grands services à la science géographique et à ceux qui la cultivent, a invité les explorateurs à s'unir dans un toast fraternel.

MM. Bran de Saint-Pol Lias et M. Gauthiot ont pris également la parole.

Parmi les convives on remarquait MM. de Brazza, G. Révoil, retour du pays Somali, où il a couru les plus dangers ; Désiré Charnay, le doyen des explorateurs français ; Pauqus, Marche, Fuchs, Teleserene de Bort, etc., etc.

L'Exposition du Havre en 1887.

On lit, dans le "Journal des Chambres de commerce et d'industrie et des Chambres consultatives des arts et manufactures", revue mensuelle de Paris—livraison de novembre dernier :

Ainsi que nous l'avons annoncé, une Exposition internationale maritime se prépare au Havre pour 1887. Et quand nous disons qu'elle se prépare, ce n'est plus dans les délibérations ni sur les plans, mais déjà sur les places, sur les quais et sur le bassin qui lui ont été désignés.

Les ouvriers sont à l'œuvre et construisent une série de vastes galeries qui seront bientôt couvertes. Le bassin du Commerce, affecté spécialement aux engins et bâtiments flottants de la future Exposition, va être bientôt encadré dans une série de halls élégants et pratiques à la fois, dans lesquels se trouveront réunis les machines, les modèles de toute sorte intéressant la navigation.

Sur la place qui se trouve derrière la Bourse et sur la place Gambetta, devant le théâtre, s'élèvent des annexes destinées à recevoir l'exposition des produits coloniaux des divers pays et les objets fabriqués en France pour l'exportation. Ce dernier pavillon est ouvert seulement à nos produits nationaux. Il n'en va pas de même de toute la partie technique, navigation et marine, qui prendra les proportions d'un grand concours international, préface intéressante aux expositions diverses de 1889.

De toutes les grandes capitales de l'Europe sont venues les promesses les plus flatteuses. Les diverses marines du vieux monde enverront au Havre nombre de spécimens, modèles de musées et bâtiments sur l'eau. L'effet produit par la réunion des yachts et autres navires de plaisance ou de guerre sur le bassin du Commerce sera des plus rénassis. Nous aurons là une véritable exposition *flottante*, car on pourra se rendre des galeries au milieu du bassin, circuler sur de petites embarcations électriques, visiter maintes choses spéciales dans leur élément, ce qui ne se sera jamais vu encore, ou ce temps où l'on a eu tant d'idées originales.

Les habitants du Havre sont très désireux de présenter à leurs visiteurs de 1887 une exposition spéciale de premier ordre, et déjà leur projet se dessine tel qu'il devait être : très large et très particulier en même temps.

Nous ne verrons point au Havre une de ces foires quelconques de la petite industrie comme l'étiquette "Exposition" en dissimule trop souvent.

Ce sera une œuvre vraiment utile à la navigation, à la marine et au commerce d'exportation. Aussi ne saurions-nous mieux faire que d'engager les intéressés à se joindre aux nombreux exposants déjà inscrits. Les bureaux de l'Exposition sont situés au cœur de la ville, 118, rue de Paris.

L'ouverture des galeries aura lieu le 1er mai très certainement et tout sera prêt à cette date pour recevoir le public et les congrès qui ne manqueront pas de donner rendez-vous dans notre grand port de la Manche, en 1887.

Un pont avec chemin de fer dans le détroit de la Manche

Voici, sur ce projet, dont il a été question dans l'ABEILLE d'hier, de nouveaux renseignements et de nouveaux détails que nous trouvons dans la lettre suivante, adressée à la Chambre de commerce de Bordeaux, par le président du conseil d'administration de la compagnie anglaise *The Channel Bridge and Railway Company* :

Monsieur le président, depuis bien des années déjà, l'extension des relations internationales a démontré la nécessité de relier les côtes anglaises au Continent par une voie ferrée, et l'exécution de ce grand entreprise a vivement préoccupé les ingénieurs et les savants en Angleterre et en France.

Dans le but de réaliser cette œuvre utile et patriotique, nous avons constitué au mois de novembre 1884, la Société *The Channel Bridge and Railway Company Limited* qui se propose de relier les côtes de France et d'Angleterre entre Boulogne et Folkestone, par un pont avec chemin de fer à ciel ouvert.

Le projet d'un pont à établir sur le détroit de la Manche est déjà ancien et a reçu dans plusieurs circonstances l'adhésion et l'appui des hommes les plus compétents de France d'Angleterre, de Belgique, en même temps que l'approbation de l'Académie des Sciences, les Chambres de commerce, des Conseils généraux qui ont été généralement unanimes pour favoriser de leurs vœux l'exécution de ce grand travail.

Aujourd'hui, cette question vient de faire un grand pas vers une solution que tout nous fait espérer prochaine et favorable.

En effet, la Société *The Channel Bridge and Railway Company Limited*, qui s'était assuré le concours de M. Hersent, président de la Société des Ingénieurs civils, créateur des nouveaux bassins du port d'Anvers et collaborateur de M. de Lesseps dans toutes les grandes entreprises du siècle, vient de recevoir de cet éminent ingénieur, dont le nom fait autorité dans toutes les grandes questions de travaux publics, un avant-projet démonstratif de la construction d'un pont avec chemin de fer sur la Manche.

Le Conseil d'administration de notre Société ayant décidé de faire hommage à votre Chambre de commerce de cet avant projet, j'ai l'honneur de vous l'adresser en vous priant de vouloir bien le mettre sous les yeux de l'Assemblée que vous présidez.

Permettez moi de vous demander de vouloir bien appeler la bienveillante attention de vos collègues sur cet important document. Nous serons à la fois heureux et très honorés de recevoir de vous un encouragement pour la réalisation de ce projet.

La dépense du pont projeté est évaluée à peu près à neuf cents millions ; et si son exécution avait lieu, il rendrait à la France le transit de l'Orient, qui lui échappe par le Saint Gothard et contribuerait puissamment au relèvement de nos industries nationales et en particulier de la métallurgie si gravement éprouvée en ce moment.

Nous vous serions reconnaissants de vouloir bien nous faire connaître l'accueil fait à notre demande.

La Chambre de Bordeaux a examiné le projet.

La partie technique est traitée par M. Hersent, dont le nom est associé à toutes les grandes entreprises de l'époque ; à ce titre, le projet mérite d'être examiné.

M. Hersent ne produit pas, à proprement parler, une étude complète de la question, mais il en expose les grandes lignes, il indique les difficultés à prévoir, et, sans rien dissimuler de ces difficultés, il conclut que, dans l'état actuel de la science, elles ne sont pas insurmontables.

La dépense est évaluée à 885 milions.

L'exposé fait par M. Hersent est suivi de considérations diverses :

1. Sur l'utilité, au point de vue commercial, d'une voie ferrée entre la France et l'Angleterre ;
2. Sur diverses objections ;
3. Sur les raccordements du pont projeté avec les chemins de fer français et anglais ;
4. Sur le revenu probable du capital engagé.

En présence des avantages incalculables que ce pont aurait pour les intérêts français, la Chambre a pensé qu'il suffit que l'exécution en fût possible pour qu'elle s'associât par un avis favorable à la réalisation du projet.

ITALIE.—Le *Popolo Romano* déclare que "l'Italie a tout intérêt à éviter une guerre de tarifs avec la France, et il est d'avis que le traité de commerce franco-italien ne doit être dénoncé par le gouvernement italien que dans le cas où l'Autriche dénoncerait son traité avec l'Italie et obtiendrait ainsi le traitement de la nation la plus favorisée."

Tout au contraire, l'*Opinione* dit que "le traité avec la France doit être dénoncé sans retard, car l'Autriche pourrait dénoncer le sien même l'année prochaine, et l'Italie, en laissant échapper la date du 31 décembre, resterait liée avec la France jusqu'à l'année 1892."

Le ministre de la marine a autorisé les directions des arsenaux maritimes à traiter au besoin avec l'industrie privée, toutes les fois qu'elles ne pourront pas obtenir en temps utile le matériel pour lequel il a été passé des traités à forfait.

LE BATEAU-CANON.—Le bateau-canon, exécuté sur les indications personnelles de l'amiral Aube, ministre de la marine de France, va faire, prochainement, ses essais à Toulon, sous le commandement de M. le lieutenant de vaisseau Campion, officier d'ordonnance, et gendre du ministre. Ce bateau n'est, en réalité, qu'un torpilleur, armé d'une pièce de 14 centimètres. Il mesure 40m,50 de long, 3m,80 de large, 2 mètres de tirant d'eau à l'arrière, et son déplacement est de 74 tonneaux.—Sa machine doit développer 560 chevaux de 76 kilogrammètres ; la vitesse prévue est de 19 nœuds.—Le canon de 14 centim, et l'affût pèseront 5,700 kilog.—Le prix de ce bâtiment est de 265,000 fr.

On sait que le programme du ministre comprend la construction de 50 bateaux-canons ; toutefois sous réserve que le type qu'on va essayer donnera des résultats satisfaisants.

Canal de la Marne à la Saône. France.

La Chambre de commerce de Dunkerque s'est occupée, activement, de l'achèvement du canal de la Marne à la Saône et vient d'adopter les termes de la note suivante :

Par lettre du 12 juillet, les Chambres de commerce de Saint-Dizier et de Gray ont demandé le concours de la Chambre de Dunkerque à l'effet d'obtenir des Pouvoirs publics les crédits nécessaires pour l'achèvement du canal de la Marne à la Saône.

Les travaux sont aux trois quarts exécutés ; mais par suite des difficultés budgétaires, les crédits alloués pour 1886, et ceux prévus pour 1887 sont tellement réduits que l'on se trouve pour ainsi dire en présence d'un véritable arrêt dans l'exécution dudit canal.

Cette voie de communication est des plus importantes; car elle assure la jonction entre les canaux de la région du Nord et ceux de la région du Centre et du Midi de la France ; achevée, Châlon, Lyon, Marseille, seront en relations directes d'une part avec Paris et la vallée de la Seine, c'est-à-dire avec Rouen et le Havre ; d'autre part, avec Reims, Saint-Quentin, Lille, Dunkerque.

S'il s'agit des premières, l'on a à sa disposition les canaux de la Haute-Marne, latéral à la Marne, et la Marne canalisée jusqu'à la Seine.

Pour desservir les secondes, on utilise les canaux de la Haute Marne, latéral à la Marne, de l'Aisne à la Marne, latéral à l'Aisne de l'Oise à l'Aisne, de Saint-Quentin, etc.

Le canal de la Marne à la Saône est des plus utiles au point de vue du *transit* ; et en outre, il sera ainsi facile de faire pénétrer économiquement la matière première jusqu'au lieu de transformation pour diriger ensuite, par la même voie, jusqu'au port d'expédition le produit fabriqué destiné à l'exportation.

Nous croyons utile d'entrer dans des développements sur les avantages généraux que présentent les canaux considérés au point de vue des transports; il suffira de dire qu'eux seuls permettront la réduction des taxes souvent si élevées des chemins de fer et que, d'autre part, avec un réseau complet de voies navigables intérieures, on peut arriver à une rapidité de parcours assez grande, car les améliorations, notamment dans la traction, seront vite apportées du jour où l'on sera assuré de pouvoir desservir d'importantes régions industrielles ou manufacturières sans rompre charge et sans être gêné par les différences de dimension des écluses ou de tirant d'eau, contre lesquelles on se heurte trop fréquemment aujourd'hui.

La Chambre a examiné, dans une de ses dernières réunions, la question de Saint-Gothard, et elle a démontré d'une manière péremptoire qu'une seule voie pouvait, au point de vue français, être suivie : c'était celle de Dunkerque—Marseille ; si s'agissait là d'une œuvre nationale au premier chef et elle a montré dans l'étude de la réalisation du projet du canal de la Marne à la Saône une nouvelle preuve du bien fondé des observations précédentes ; la ligne Dunkerque-Marseille trouve sa consécration entière dans ce canal, puisque le transit des marchandises anglaises sera assuré par voie navigable comme il le serait par voie ferrée et dans des conditions telles que la concurrence étrangère par Anvers-Gênes serait singulièrement amoindrie.

Voici d'ailleurs les distances de Châlon-sur-Saône, point de départ commun obligé au Havre, d'une part, et à Dunkerque, d'une autre, en comptant chaque passage d'écluse comme équivalent à un parcours supplémentaire de 1 kilomètre.

	Dist	Dist Ecluse	Ensemble
	kilo.	kilo.	
De Châlon à Digoin	116	79	195
De Digoin au canal de Briare	196	43	239
Du canal latéral au canal du Loing	58	44	102
Du canal de Briare à St-Mammès	50	23	73
De St-Mammès à Conflans	160	13	173
De Conflans à Rouen	172	6	178
De Rouen au Havre	129	0	129
	872	208	1080

	Dist kilo	Nombre Ecluse	Ensemble
De Châlon à Heuilly-sur-Saône	116	»	124
D'Heuilly-sur-Saône à Rouvroy	151	75	226
De Rouvroy à Convrot	77	33	110
De Convrot à Condé	45	5	54
De Condé à Berry-au-Bac	58	24	82
De Berry-au-Bac au canal de l'Oise à l'Aisne (Celle)	20	1	21
De Celles au canal de Maricamp (Janville)	48	13	61
De Janville à Cambrai	146	4	150
De Cambrai à Douai	40	10	50
De Douai à Bethune	47	3	50
De Béthune à St-Omer	44	2	43
De Saint Omer à Dunkerque par le canal Guindal et La West	43	4	48
	814	206	1019

Les avantages que présente le port de Dunkerque ressortent une fois de plus des éléments qui précèdent ; la Chambre ne saurait donc rester étrangère ou indifférente à l'exécution des travaux du canal de la Marne à la Saône ; elle doit, au contraire, s'efforcer, par tous les moyens en son pouvoir, de pourvoir la réalisation prompte et immédiate de cette œuvre.

Après examen,

La Chambre,

"Considérant d'une manière générale qu'il est indispensable de compléter le réseau existant de canaux et voies navigables intérieures ;

"Que ces voies de communication doivent exister concurremment avec les chemins de fer ;

"Qu'elles présentent des avantages sérieux et indiscutables, notamment pour les matières pondéreuses ;

"Que les canaux seuls permettent d'arriver à la réduction des taxes, souvent si élevées, des chemins de fer ;

"Considérant spécialement que, dès les premières études sérieuses du canal de la Marne à la Saône, effectuées de 1835 à 1839, il a été reconnu que cette voie réaliserait la seule jonction vraiment réelle et pratique entre les canaux de la région du Nord et ceux de la région du Centre et du Midi de la France ;

"Considérant que la question de la concurrence étrangère, envisagée en ce qui touche les voies ferrées, doit également être résolue pour les canaux ;

"Que ce canal complète la solution indiquée pour le transit international entre Dunkerque-Marseille, en abandonnant la voie Anvers-Gênes par le Saint-Gothard ;

"Qu'il y a lieu d'en poursuivre la réalisation ;

"Par ces motifs,

"Approuve les conclusions de la note qui lui a été soumise et décide de s'associer aux démarches des Chambres de commerce de Gray et de Saint-Dizier tendant à obtenir des Pouvoirs publics les crédits nécessaires pour l'achèvement du canal de la Marne à la Saône ;

"Réserve, toutefois, la question d'emploi de délégués à la réunion générale qui doit être tenue à Chaumont."

PETITES INDICATIONS MEDICALES.—Mangez du sel avec les noix et les noisettes pour aider à la digestion de ces fruits.—Si vous avez un mauvais rhume, guérissez-vous en prenant une tasse de limonade, bien forte et très chaude, au moment de vous mettre au lit.—Les sueurs nocturnes s'arrêtent par la consommation peuvent être arrêtées, en plongeant le corp à la nuit avec de l'eau salée.

LES JOUETS ALLEMANDS.—Toutes nos grandes maisons de jouets—dit le *Journal de Hâvre*—viennent de prendre un excellent parti. Elles ont renoncé à faire leurs commandes en Allemagne, ainsi que cela se pratiquait depuis plusieurs années. De sorte qu'aujourd'hui, à la veille du jour de l'An, tous nos industriels pour jouets "sont sur les dents." C'est à peine s'ils peuvent suffire aux commandes.

Nos enfants vont enfin avoir des soldats de plomb sur la botte desquels ne sera plus écrit : "Zouaves," comme il s'en vendait par milliers l'année dernière.

Ce n'est pas trop tôt.

BRÉSIL.—Le *Nouvelliste de Hambourg*, du 11 novembre annonce que le gouvernement brésilien a dénoncé tous les traités de commerce existants, à l'exception du traité de commerce, avec la Belgique.

LA VACHE A LA JAMBE DE BOIS.—Il a dix-huit mois, une vache a été amputée à Norton-Norton (Angleterre) d'une jambe de derrière, qu'on avait réussi à remplacer par une jambe de bois; aujourd'hui, on annonce que cette vache a vêlé. C'est, paraît-il, un fait dont l'histoire de la zoologie n'offre pas de précédents.

BANQUE NATIONALE DE L'ETAT.—Ceux qui sont dans le mouvement financier, comme disent beaucoup, qui connaissent l'origine de nos banques, ou ont suivi leurs opérations, savent que la Banque Nationale de l'Etat prend rang parmi les plus prospères du pays, et qu'elle est, à plus d'un titre, digne de la confiance qu'elle inspire et du patronage dont elle jouit. Et s'il nous fallait chercher la raison de cette très légitime popularité qui assure à l'institution dont nous occupons un avenir aussi plein de promesses que son passé a été brillant, nous la trouverions, assurément, dans le fait que l'administration de ses affaires n'a jamais été confiée qu'à des hommes joignant à une entente parfaite des finances, une scrupuleuse loyauté.

Faire fructifier des capitaux dont on est le dépositaire n'est pas tâche aisée, on en conviendra; aussi la Direction d'une banque n'apporte-t-elle jamais trop de prudence dans le choix qu'elle fait de l'homme qui la rend responsable de chacun de ses actes.

Quelques lignes publiées dans les journaux ont appris, depuis hier, au public que M. Kilbreth s'était démis de ses fonctions de président de la banque nationale de l'Etat, et que la Direction, faisant acte de justice, avait immédiatement pris M. Pierre Lanaux de lui succéder.

Nous sommes heureux de pouvoir nous faire ici l'écho des louanges de tous les amis de la banque qui applaudissent à cet excellent choix, et se plaisent à rendre hommage à celui qui, si jusqu'ici, n'a rempli que les modestes fonctions de président de la succursale, n'a pas peu contribué à affermir les solides assises sur lesquelles l'institution repose aujourd'hui. M. Lanaux est à la fois négociant et financier; un Louisianais que nous pouvons citer avec fierté ; et les éminentes qualités qui le désignaient, d'ailleurs, aux hautes fonctions qui lui sont dévolues, nous sont une garantie que la banque ne perdra jamais le prestige, la bonne renommée que ses fondateurs lui ont gagnés.

ESPAGNE.—Madrid, le 20 novembre

Une dépêche officielle de Manille annonce qu'un grand incendie a détruit 1,000 maisons et que la détresse causée par ce sinistre est immense.

Le gouvernement et la Compagnie Transatlantique ont signé le traité relatif au service postal maritime.

Le Conseil Suprême de la Guerre a accordé l'*indulto* au général Marino et l'a autorisé à revenir en Espagne.

Un grand meeting du parti socialiste ouvrier aura lieu ici demain.

—Madrid, le 19 novembre :

On mande de la Havane :

"Trente-deux personnes ont été arrêtées à la suite des détournements de la Caisse de la dette cubaine."

La *Epoca* dit que le trésor n'est pas rentré dans les millions soustraits.

Un indigène des Nouvelles-Hébrides se présente, escorté de deux femmes, à un missionnaire pour faire bénir sa double union.

—Deux! dit le prêtre; mais la religion défend la polygamie; impossible!

Le sauvage se retire, mais revient quelques jours après :

—Bénissez-nous, je n'ai plus qu'une femme, mon père.

—Comment ?

—J'ai mangé l'autre.

Un peu d'observation:

—Ne juges jamais un homme d'après le parapluie qu'il porte.

—Pourquoi ?

—Il est si rare que ce soit le sien.

On disait à un poète marseillais, très fier de son talent, mais n'ayant jamais quitté la Canebière :

—Comment ! vous, un artiste, vous n'avez jamais eu envie de voir Paris ?

—J'attends que Paris ait envie de me voir.

A table. Un invité découpe délicatement une perdrix.

—Pauvre petite bête! soupire une dame sentimentale, quand on pense qu'il a fallu la tuer pour que nous la mangions.

L'invité, avec une grimace, après avoir flairé le gibier :

—Oh ! il y a si longtemps qu'elle est morte !

Zède possède une paire de pieds d'une dimension extraordinaire. Il en est fier.

Et, dernièrement, il disait :

—Oh ! moi, je suis bien sûr de ne jamais mettre mes pieds dans le plat !

—Pourquoi ça ?

—Parce qu'il n'y a pas de plat assez grand pour les recevoir !

Entre politiciens :

—Vous croyez que Balandard sera ministre un jour ?

—J'en suis sûr.

—A quel titre ?

—Il ne l'a pas encore été.

PICKWICK CLUB BUILDING,
No 140 rue du Canal.
B. TREMOULET
Vend en gros et en détail VINS et LIQUEURS de toutes sortes. Comestibles de choix, etc.
Livraison à domicile 8 novembre—1an PP

Avis spécial.—Bureaux de la New Orleans City and Lake Rail Road Company.—No 102 rue du Canal. Nouvelle-Orléans, 9 décembre 1886.—Avis est ici donné que une élection de douze Directeurs pour l'année prochaine aura lieu au bureau de la Compagnie le LUNDI 20 décembre 1886, de 11 heures du matin à 2 heures de l'après midi, le livre des transferts sera clos du 10 au 20 du mois.
W. E. LEVERICH,
9déc—8 au 20 inc Secrétaire.

Bureau de New Orleans Insurance Association, No 3 1/2 rue Carondelet—Nouvelle-Orléans, 9 décembre 1886.—Conformément à la section 2 de l'Article VI de la Charte, une élection de douze Directeurs pour servir pendant l'année suivante, aura lieu au bureau de l'Association, le LUNDI, 27 courant, entre 11 heures A. M. et 2 P. M.
GEO. LANAUX, JR.
9 déc—4 date Secrétaire pro tem.

UNE SURPRISE AGREABLE
TOUS LES ACHETEURS DE
L'E'T'O'I'L'E R'O'U'G'E
vont profiter bientôt d'une Grande Distribution d'articles de tous genres, utiles et agréables.
Le plan de la distribution :
Il y aura trois grands gradins dans le magasin, de trois couleurs différentes.
Chaque acheteur de $1.00 à $2.00 recevra un ticket lui donnant droit à n'importe quel article sur le gradin blanc.
Chaque acheteur achetant au-dessus de $2.00 et jusqu'à cinq dollars recevra une carte lui donnant droit au choix de