L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73.

NOUVELLE-ORLEANS, DIMANCHE MATIN, 16 JUIN 1878.

51me Année

DUFOUR & LIMET,
Propriétaires-Editeurs.

NOUVELLE-ORLEANS,
DIMANCHE, 16 JUIN 1878.

VENTES A L'ENCAN DE DEMAIN LUNDI.

Par H. Stern & Co., au No 63 de la rue de la Douane—bottes, souliers et brodequins.

Par D. E. Morphy & Son, au No 31 de la rue Natchez—porcelaine, faïence, verrerie et plaqué, de prix.

Porcelaine, faïence, verrerie et plaqué.—Voir l'annonce d'encan de D. E. Morphy & Son.

Lettre du général Humphrey au comité sur les Levées du fleuve Mississippi.

Le général Humphrey, chef du département des ingénieurs des Etats-Unis, vient d'adresser à l'hon. E. W. Robertson, président du comité sur les Levées et améliorations du fleuve Mississippi, comité de la Chambre des Representants au Congrès, une lettre qui n'est pas de nature à faciliter les modifications du contrat passé entre le gouvernement des Etats-Unis et le capitaine Eads, pour l'amélioration de la Passe du Sud. La Chambre a déjà voté, il est vrai, des avances de fonds comme payements anticipés, mais elle n'a rien changé aux conditions du contrat en lui-même et les obligations du capitaine Eads restent tout entières. On peut dire seulement que ces payements anticipés sont peut-être une imprudence et l'on est fort tenté de le croire après avoir lu la lettre du général Humphrey sur l'ouverture de la Passe du Sud et sur les travaux déjà exécutés. Il y a en tout cela beaucoup de doutes et de fortes objections.

Et cependant le prestige acquis par le capitaine Eads est si grand qu'il semble commander à son gré la législation fédérale pour tout ce qui concerne le Mississippi, et dont le général Humphrey se plaint avec une certaine amertume. Il fait observer par exemple dans sa lettre au comité, que le bill présenté au Congrès pour la nomination d'une commission de cinq ingénieurs qui seraient chargés d'exécuter des travaux hydrauliques de St Louis au Golfe du Mexique, porte que quatre de ces ingénieurs seront pris parmi les membres du département du génie et que le cinquième sera un ingénieur civil, lequel aura la prépondérance de la commission avec de grands pouvoirs. Il contrôlera tout, et tout projet, plan ou devis ne sera soumis au secrétaire de la guerre, ni même au président des Etats-Unis à moins qu'il ne soit approuvé par le président de la commission. Il est facile de comprendre qu'on a réservé cette dernière place pour le capitaine Eads qui deviendrait ainsi une puissance considérable et telle qu'on n'en aurait jamais vu de pareille conférée à un officier présidant un bureau, une commission ou une cour.

Pour avoir l'occasion de passer en revue les travaux exécutés à la Passe du Sud ainsi que le plan du capitaine Eads d'abaisser le lit du fleuve afin de faciliter la navigation de Cairo à la Nouvelle-Orléans et de mettre tout à la fois les rives du Mississippi à l'abri des débordements et des inondations, le général Humphrey examine les titres du capitaine Eads à la confiance du Congrès et dit que ses titres sont fondés sur ce qu'il a déjà fait à la Passe du Sud, car ce qu'il ferait pour le cours du fleuve ne serait que la prolongation du système suivi pour la navigation à son embouchure. Or, qu'a t-il fait à la Passe du Sud?

Son système, dit le général Humphrey, n'était pas nouveau et les ingénieurs du département l'avaient déjà suggéré. Ils en avaient même estimé les frais, en 1852, et des lors ils avaient émis l'opinion que des travaux *permanents* coûteraient $7,000,000 pour la Passe du Sud-Ouest et $5,000,000 pour la Passe du Sud. Plus tard le même département émit une préférence pour un canal, bien que le travail dût coûter une somme plus forte, parce qu'au moins l'œuvre serait définitive et son entretien peu coûteux. Ce projet n'ayant pas mieux abouti que le précédent, une commission composée de trois officiers du corps du génie, un assistant du corps des opérations hydrauliques et trois ingénieurs civils, recommanda l'emploi des jetées à la Passe du Sud. De la, le contrat avec le capitaine Eads au prix de $5,250,000. Comment a-t-il été exécuté?

Le général Humphrey ne paraît pas satisfait de cette exécution. Avant la construction des jetées, dit-il, l'extension de la barre à la Passe du Sud n'excédait pas 100 pieds par an. Après la construction des jetées et dans l'espace de 18 mois seulement, elle excédait 600 pieds. Il conclut que les jetées poussent la barre en avant beaucoup plus vite que ne le faisait le cours du fleuve laissé à sa liberté naturelle. La profondeur des eaux du côté de la mer empêchant la continuation des travaux, le capitaine Eads a eu recours à un puissant dragueur qui maintient le passage à la profondeur requise à travers les barres de nouvelle formation. Mais la drague a été de tout temps employée et ne n'est pas là un moyen définitif, puisqu'il devra être pratiqué sans cesse pour maintenir l'ouverture du passage. Nous ne pouvons mieux faire ici, pour l'avantage de la démonstration, que de traduire littéralement la partie de la lettre du général qui y est relative :

Les rapports des officiers inspecteurs de la Passe du Sud montrent que les vues exprimées par beaucoup d'officiers ingénieurs, entre autres par l'ingénieur en chef, qu'une nouvelle barre se formerait à l'extrémité des jetées du côté de la mer et qu'elle s'étendrait dans la mer plus rapidement que l'ancienne barre, sont correctes nonobstant la puissance du courant formé par les jetées, et nonobstant aussi l'assistance formidable de la drague entre l'extrémité de ces jetées et la mer. Il devient évident que la seule méthode de maintenir un chenal profond et permanent est d'étendre constamment les jetées dans la mer en avant de la barre. Il est évident aussi que cela n'a pas été fait dans le cas actuel, et cela sans doute à cause de la grande difficulté d'exécution et des frais énormes qu'occasionnerait la construction de jetées dans l'eau profonde de la mer. Ce fut là précisément l'objection faite par l'ingénieur en chef et les autres officiers ingénieurs au système des jetées.

Cette nouvelle barre, au-delà des jetées, a été formée sous l'action des jetées. Pour faire un chenal à travers cette barre et pour maintenir ce chenal il a fallu avoir recours à la drague, précisément comme on l'a fait de tout temps à la Passe du Sud-Ouest, procédé dont l'intention du Congrès était de se dispenser en faisant un contrat pour le creusement du chenal de la Passe du Sud par la construction de jetées et par des travaux auxiliaires, sur lé contrat déclare que l'intention n'est pas simplement d'assurer un chenal large et profond, mais de pourvoir également à la construction de travaux extrêmement substantiels et permanents par lesquels le dit chenal pourra être maintenu dans toute les temps après son accomplissement."

Ce qui précède prouve suffisamment que les résultats actuellement obtenus à la Passe du Sud ne répondent pas aux vues avancées par M. Eads; ils confirment au contraire celles des désapprobateurs des ingénieurs des E.-U. Ainsi toute prédiction que c'est à M. Eads que doit être confié le contrôle du fleuve à cause des résultats obtenus par lui à la Passe du Sud, manque de fondement, car il n'a rien fait de définitif et de permanent à cette passe.

Arrivant au projet de M. Eads pour l'amélioration de la navigation du fleuve, de Cairo à la mer, et pour la protection de ses rives contre les débordements et les inondations par l'abaissement du lit du fleuve et sa canalisation, le gén. Humphrey dit encore que ce projet n'est pas nouveau et que le major Suter, du corps des ingénieurs des E.-U., a fait dès 1875 un rapport imminent sur cette question. Il a trouvé qu'il faudrait établir des jetées sur 35 points différents où il y a moins de huit pieds et même moins de cinq pieds d'eau en temps ordinaires; que pour assurer une profondeur seulement de huit à dix pieds d'eau partout, il faudrait creuser le lit du Mississippi sur un espace de plus de 300 milles, au moyen de jetées, que le succès en serait fort douteux, particulièrement sous le rapport des inondations, et que cet essai, très incertain dans son résultat, couterait des sommes énormes.

Ici le gén. Humphrey entre dans des explications de détail où nous ne le suivrons pas parce que cela dépasserait de beaucoup les bornes de notre article, mais nous dirons qu'en les lisant on ne peut s'empêcher d'y reconnaître le langage de la raison, du bon sens et de la prudence.

Il ressort de cette lettre très savante que le Congrès après avoir payé à M. Eads la somme de $5,250,000 stipulées dans le contrat avec cet ingénieur, sera obligé encore de lui compter $100,000 par an pendant 20 ans, ou deux millions, pour faire draguer entre les jetées et la mer afin d'y entretenir un chenal introduisant les navires dans le fleuve on les conduisant dans les eaux profondes du golfe; c'est juste à peu près ce qu'on a toujours fait sans plus de frais, et sans avoir payé $5,250,000.

Commerce Franco-Américain.

RAPPORT PRÉSENTÉ AU COMITÉ PERMANENT.

Voici le texte du rapport soumis au comité permanent dans la séance du 14 et dont il a été fait mention dans notre compte-rendu :

Au Président et aux membres du comité permanent sur le commerce franco-américain :

Le comité nommé pour prendre en considération les traités et conventions entre les Etats-Unis et la France au sujet des relations commerciales entre les deux pays, a l'honneur de vous présenter le rapport suivant :

1o En ce qui concerne les relations commerciales entre la France et les Etats-Unis.

Les soussignés ont examiné les arrangements diplomatiques et commerciaux qui ont existé entre les deux pays depuis le commencement de la lutte pour l'indépendance américaine jusqu'à ce jour, c'est-à-dire pendant un siècle, et ils ont trouvé qu'on s'était constamment préoccupé pendant cette période d'assurer l'égalité dans les échanges commerciaux.

Le traité d'alliance mutuelle, offensive et défensive, contre la Grande Bretagne, contenait des clauses qui interdisaient aux deux pays d'accorder à d'autres nations des faveurs qui ne seraient pas communes à l'autre pays contractante. Par la loi 7 du Congrès américain du 7 juillet 1798, ce traité et cette convention ont été déclarés n'être plus obligatoires pour le gouvernement ou les citoyens des Etats-Unis.

Les mêmes stipulations commerciales ont été, néanmoins, renouvelées par le traité du 31 juillet 1801, pour un terme de huit années à partir de cette date.

En vertu des dispositions du traité pour l'acquisition de la province de la Louisiane, en date du 30 avril 1803.

"Tous les navires français ou espagnols venant directement de France ou d'Espagne ou des colonies de ces pays, et chargés seulement des produits ou articles manufacturés de l'un ou de l'autre, seront admis dans le port de la Nlle-Orléans ou tout autre port d'entrée de la Louisiane, aux mêmes conditions que les navires des Etats-Unis faisant le même commerce, pendant une durée de douze années à partir de la date indiquée."

Aucune autre nation ne devait avoir le privilège accordé à la France et à l'Espagne. L'objet en vue était de favoriser les manufactures, le commerce, le fret et la navigation de la France et de l'Espagne, en ce qui touchait aux importations que les français et les espagnols pourraient introduire dans les dits ports des Etats-Unis, sans affecter en aucune manière les règlements que les Etats-Unis pourraient faire à l'égard des produits et de la navigation des Etats-Unis, ni leur droit de faire ces réglements. Il était de plus stipulé que "pour toujours, après ces douze années, les navires de France seraient traités sur le pied de la nation la plus favorisée dans les ports désignés mentionnés."

Une convention temporaire a été adoptée le 26 juin 1822, qui imposait un droit additionnel de tonnage sur les produits naturels ou autres des Etats-Unis et de France, importés dans l'un ou l'autre pays dans des navires de la nation qui les exporterait. Cette convention établissait le poids par tonneau de certains articles spécifiés, mais elle a peu à peu cessé d'être appliquée par suite des réductions ou extinctions de droits.

Une convention d'amitié et d'équité du 13 juillet 1854, statuant sur le reglement de toutes réclamations faites par des citoyens de France et des Etats-Unis contre l'un ou l'autre de ces gouvernements. Le gouvernement français renonçait aux réclamations présentées par lui en vertu de l'article 9 du traité de cession de la Louisiane" et consentait à solutiser les cotons longues-soies apportés directement en France par des navires américains ou français au même taux de droits que ceux imposés sur les cotons courtes-soies.

En échange de ces concessions les Etats-Unis s'engageaient à admettre les vins de France à consommer chez eux à des droits ne dépassant pas six cents par gallon pour les vins rouges, et dix cents pour les vins blancs en barriques, et vingt-deux cents pour les vins de toute espèce en bouteilles. Ce taux de droits devait être maintenu en cas de modifications du tarif alors en existence. Cette convention expira le 4 juillet 1841.

On voit que cette succession de traités démontre les dispositions amicales de la France par des sacrifices et des abandons de fonds consentis à l'indépendance des Etats-Unis, par une cession de territoire pour une somme presque nominale, comparativement à sa valeur actuelle, par le règlement de réclamations et l'extradition des fugitifs et par une reconnaissance distincte et prolongée du principe de réciprocité dans les relations commerciales entre les deux pays.

La gratitude sincère et la confiance des Etats-Unis se sont manifestées par des relations cordiales et continues pendant une durée presque sans précédents dans les annales de la diplomatie internationale. La continuité de ces relations sous des gouvernements établis d'une façon stable et paisible, nous amène à prendre en considération :

2o. Les relations commerciales actuelles entre la France et les Etats-Unis.

Les systèmes douaniers de France et des Etats-Unis, qu'on s'occupe actuellement de réajuster, ne laissent entrevoir aucune probabilité que des relations de libre échange par puissant établir entre les deux pays, l'un et l'autre étant lié par les tarifs existants et par des traités de commerce avec d'autres nations.

Il convient aussi de faire remarquer que M. Chotteau a jugé nécessaire de rectifier les idées préconçues qu'on pouvait avoir en Californie, que l'objet de sa mission était le rappel de tous les droits protecteurs en principe ou incidemment. Il a déclaré cette assertion sans fondement.

Envisageant ainsi la question, nous suggérons respectueusement que les instructions suivantes soient adressées aux représentants de la Louisiane au Congrès qui doit s'assembler à Paris, comme indiquant les désirs de votre comité et comme spécifiant les intérêts particuliers que les délégués sont chargés de représenter.

Les instructions, seulement, ne devront être suivies qu'autant que cela pourra servir à la mission confiée aux ambassadeurs, et elles devront, à la discrétion de vos représentants, être modifiées de façon à servir utilement à l'accomplissement de leur mission.

INSTRUCTIONS.

Obtenir l'adoption ou l'incorporation dans tout projet de traité à négocier entre les deux pays, des dispositions suivantes :

1. Il est convenu que les articles énumérés dans la liste ci-annexée, dans les produits naturels ou ouvrés des Etats-Unis ou de la France, seront admis dans chacun des deux pays francs de droits ou aux taux de droits respectivement indiqués pour chaque article.

Beurre, lard et farine de coton, etc., pétrole, denrées, lard, jambons, bœuf, beurre et graisse, lait condensé, poisson, conserves au vinaigre et sauces, conserves de porc et d'huîtres, légumes, céréales, maïs, avoine, orge, blé, farine, pain, farine de maïs, cuirs et peaux, fruits, prunes et pêches, mûres ou séchées, en tonneaux, ou autrement conservés, chandelles, suif, tabac en feuilles, bois, planches, chanteaux, pièces de sapin, douves, merrains, têtes de barils, perches à cercles, à télégraphe ou autres perches, mâts carrés avec flèches et vergues, bois de charpente de toute espèce; mobilier, chassis et planchers pour bâtisses et tous autres articles en bois; riz, espèces, monnayées et monnaie de billion, instruments aratoires et matériaux pour préparer les récoltes pour le marché, poudres de nacre, animaux, soieries, velours, étoffes de mérinos et pour robes, vins, liqueurs, eaux de vie, eaux de vesou, gazés, articles de toilette, draps de laine, fleurs et plumes artificielles, boutons et garnitures, verrerie, porcelaine et poterie, crème de tartre, marroquin, sellerie et harnais, articles de statuaire en marbre ou en métaux, instruments de mathématiques et autres, fournitures navales, instruments de musique, gravures, peintures et coleurs, tableaux et gravures.

Aucun droit plus élevé ou autre ne sera imposé à l'importation dans les Etats-Unis sur aucun article, produit naturel ou manufacturé de France, ni aucun droit plus élevé ou autre ne sera imposé à l'importation en France sur aucun article produit naturel ou manufacturé des Etats-Unis que ceux qui seront exigés sur les mêmes articles produits naturels ou manufacturés de tout pays étranger.

FÉLIX LIMET.
WM. M. BURWELL.

TÉLÉGRAMMES.

Le prochain mariage de Paul de Cassagnac.

Paris, 11 juin—Le *Pays* annonce que Paul de Cassagnac se mariera prochainement avec une nièce du défunt cardinal Antonelli.

Démission du gouverneur McCormick.

Paris, 11 juin—M. R. McCormick, commissaire général des Etats-Unis, donnera jeudi une réception aux jurés, commissaires et jurés et à tous les Américains ayant une connexion officielle avec l'Exposition.

La Reine Victoria et Disraeli.

Londres, 11 juin—On prétend dans les cercles que la cause réelle du désaccord entre la reine Victoria et le prince de Galles est l'intention attribuée à la reine d'élever M. Disraeli (lord Beaconsfield), après l'avoir fait duc. La reine a 59 ans et lord Beaconsfield 74. Personne n'ajoute foi à cette histoire.

Congrès Littéraire international.

Paris, 12 juin—Le congrès international sur la propriété littéraire a ouvert hier ses séances. M. About a présidé à la place de M. Victor Hugo qui prononcera un discours à la fin de la session.

Il est probable que le centenaire de Rossini sera célébré publiquement dans cette ville en juillet.

Mort du roi de Hanovre

Paris, 12 juin.—Le roi de Hanovre, George, est mort aujourd'hui.

BIÈRE ALLEMANDE.—Nous avons reçu de MM. L. Reder & Co., importateurs de vins et liqueurs, 37 rue Tchoupitoulas, quelques échantillons de l'excellente bière allemande de Felsen Keller, pour la vente de laquelle MM. Reder & Co. sont les seuls agents.

ARRIVÉE DE LA VILLE DE PARIS AU HAVRE.—Une dépêche reçue par M. L. Grand, agent de la compagnie générale transatlantique, annonce l'arrivée au Hâvre de la Ville de Paris.

CATALOGUE ILLUSTRÉ.—Le travail des illustrations pour le guide qui doit être publié par Mr J. Curtis Waldo, marche bien. Nombre de tableaux sont achevés parmi lesquels nous pouvons mentionner l'Jardins de Carrollton, le Parc des Crescents City Rifles, le club de la Nlle-Orléans, la résidence de M. A. H. Mac-Donald, les bâtisses de Smith & Zeigler, de Saml L. Boyd, la Banque Nationale d'Etat le magasin de Lzebreau & Co, de Yale & Bowling, Geo. E. Strong, Zuberbier & Behan, Rice Brown & Co, la compagnie d'assurance des Pompiers, Louis Grunewald, Mayhory's Mills, C. S. Giraitey, l'usine à glace de la Louisiane, City Hotel, Académie de Musique, l'ancien arsenal de l'artillerie de Washington, le quartier-général de Jackson, etc.

L'artiste, Mr Charles Nobloch, s'est montré grand maître dans sa profession et du reste le côté on s'accorde à dire que son travail est de nature à satisfaisant.

MARCHANDISES SÈCHES EN VENTE A TRÈS BAS PRIX.—Dans nos colonnes on trouvera insérée une annonce de la maison Danziger invitant les dames à profiter de l'occasion exceptionnelle qui leur sera offerte la semaine prochaine à partir de demain, de conclure des marchés comme rarement il y en a en ville. La maison Danziger, on le sait, est établie au No 157 de la rue du Canal où elle a transféré le fonds de son ancienne succursale, et c'est afin d'écouler ce vaste fonds qu'elle se propose de vendre ses marchandises à des prix devant lesquels se pâmeront pas les bourses les plus modestes. Une énumération des articles se trouve pas ici sa place; qu'il nous suffise de référer nos lecteurs à l'annonce.

BONNE NOUVELLE.—Les vendeurs de la maison B. & W. Croner, rue du Canal 141, au coin de la rue Bourbon, annoncent qu'ils sont autorisés à vendre à tout prix toutes les marchandises de printemps et d'été. Ils vendront aussi un grand assortiment de batiste et d'articles de fantaisie, ainsi que des nattes de Chine, à des prix d'une modicité tout à fait inconnue. Voyez l'annonce.

BRIQUERIE, RÉPARATIONS.—La maison A. Bonnet & Co, 76 rue Royale, offre des avantages exceptionnels aux praticiens qui ont des achats à faire ou des montres et des bijoux à réparer. Elle a pour chefs d'atelier des ouvriers en artistes de premier ordre. Son assortiment de marchandises nouvelles est considérable et ses prix réduits défient la concurrence.

PIANOS ET ORGUES.—Nous recommandons à l'attention du public musicien l'annonce de M Philip Werlein qui a dans son vaste magasin, rue du Canal 135, un magnifique stock de pianos et orgues. Parmi les pianos sont ceux de la fameuse fabrique de Chickering qui peuvent avoir des égaux mais qui n'ont pas de supérieurs. Nous ajouterons à ces instruments les pianos de Matzeck et Hardman, fort estimés aussi et qui jouissent d'une grande faveur dans le monde musical. Tous ces instruments gardent le son fort longtemps et la sonorité en est des plus agréables. Parmi les orgues sont les instruments d'Estey, Mason et Hamlin dont les qualités sont vraiment supérieures. M. Philip Werlein offre aux acheteurs les conditions les plus libérales et ses prix sont des plus modérés.

L'ETOILE ROUGE.—C'est le nom de ce fameux magasin de chaussures, au coin des rues Douane et Bourbon, à un ilet de la rue du Canal. Une longue annonce, que nous publions aujourd'hui, explique pourquoi ce magasin a la vogue. Il le doit à des chaussures bien faites, élégantes, solides et dont le choix est immense. "L'Etoile Rouge" a des chaussures pour toutes les classes, pour hommes et pour femmes, et pour tous les prix. Il faut aller les examiner pour se faire une idée. Il est vrai que ces prix sont précisés dans l'annonce, mais cela ne suffit pas pour les juger. Il faut nécessairement les examiner avec les articles et c'est ce que l'Etoile Rouge demande, car les deux peuvent supporter l'examen avec avantage, et il est certain que le visiteur se fera un plaisir de les comparer.

—Nous lisons dans la *Correspondance américaine :*

L'attention du département d'Etat a été soudainement appelée sur les affaires des Antilles, par la nouvelle que les Républiques dominicaine étaient menacées par une flotte de trois vaisseaux de guerre hollandais. On n'a pas encore reçu de renseignements positifs; mais on dit néanmoins, dans les cercles officiels, que l'on ne saurait tolérer dans le golfe du Mexique une expédition dans le genre de celle que les Allemands viennent de diriger sur Nicaragua.

LA ROUTE DU PAN HANDLE ET DE LOUISVILLE.

Quand on se décide à voyager il faut le faire, autant que possible, avec tout le confort désirable. On aime à s'installer dans une voiture de chemin de fer et à ne pas être dérangé jusqu'à l'arrivée.

Malheureusement il est difficile de ne pas l'être, car, sur beaucoup de lignes, les voyageurs sont obligés de quitter leur wagon pendant la nuit et de se faire transporter en omnibus jusqu'à une gare plus éloignée où les attend un nouveau car.

Il n'en est pas de même sur la ligne de Louisville, du Pan Handle et du Pennsylvania Railroad, et cette heureuse exception a fait la fortune de cette voie. Par cette route, les voyageurs, partis d'un point quelconque pour aller au Nord ou à l'Est, ne changent de voiture qu'à Cincinnati. Et ce changement au fond n'en est pas un, puisqu'il s'opère dans la gare même où l'on descend pour déjeuner. On remonte dans une voiture nouvelle, rebisante de propreté, voilà tout; on y trouve ses bagages de main que le garçon du Pullman y a déjà transportés, et, au lieu de se plaindre, on se félicite de s'asseoir sur des coussins frais et vierges de poussière.

Que dirons-nous maintenant du pays que traverse la voie ferrée? Rien, car il est trop connu de tous ceux qui ont fait le voyage du Nord ou de l'Est par la route du Pan Handle. Interrogez-les; ils vous diront que la Suisse seule renferme de pareils amoncellements de montagnes et d'aussi riantes vallées. C'est une nature admirable, splendide, dont l'œil se détache très difficilement, qui émerveille les voyageurs et leur fait oublier les heures d'ordinaire si longues et si pesantes sur un chemin de fer.

Mais si la vue se repose avec bonheur sur des paysages enchanteurs, l'estomac, qui ne perd jamais ses droits et fait fi des beautés de la nature, trouve amplement à se satisfaire dans les buffets dont la route est parsemée, et principalement à Columbus, à Pittsburg, à Altoona, à Harrisburg et à Philadelphie. On y mange bien, très bien même, c'est tout ce que nous avons à dire.

Encore un avantage: le railway est à double voie et empierré, de sorte qu'on n'est pas incommodé par la poussière.

Les voyageurs allant à Boston restent dans le train à Philadelphie, le train étant lui-même transféré sur un énorme steamer.

Les personnes voulant s'assurer d'avance un compartiment dans les wagons-dortoirs allant de Cincinnati à New-York, doivent s'adresser à M. Matt Kennedy, de la ligne de Louisville, ou au colonel W. M. Wallington, de la route du Pan Handle. Ces messieurs, que leur obligeance et leur affabilité bien connues ont rendus si justement populaires, font leurs bureaux dans l'office des chemins de fer, au coin des rues Camp et Commune.

Nous venons d'apprendre le mariage de M. L. P. Farmer, agent-général des passagers pour le Pennsylvania railroad, avec Mlle Boyd, sœur de feu D. M. Boyd Jr., qui a longtemps rempli les fonctions auxquelles après la mort de ce dernier a été appelé M. Farmer. Voilà deux noms parfaitement honorables qui s'allient, et les nombreux amis des deux époux s'empresseront de les féliciter. Le mariage a eu lieu il y a environ deux semaines, à Indianapolis. Miss Boyd est la sœur de M. G. W. Boyd qui se trouvait à la Nlle-Orléans pendant les fêtes du Mardi-Gras.

GRUNEWALD.—On sait que le magasin de musique de M. Louis Grunewald, Nos 11 à 22 de la rue Baronne, contient toujours une riche collection de pianos provenant de fabriques supérieures. C'est là qu'on voit de véritables pianos de Pleyel, Wolf & Cie, de Paris, de Knabe, Haines et Fisher, connus aujourd'hui pour être parmi les meilleurs facteurs d'Amérique. Le succès de tous ces instruments a été immense et le nombre qui en a été vendu par M. Grunewald s'élève à plus de 70,000, ce qui est une preuve de leur excellence et de leur popularité. On voit aussi dans le grand établissement dont nous parlons, des orgues de toutes les fabriques estimées dans les Etats-Unis. M. Grunewald vend tout cela, en gros ou en détail, ainsi que des masses d'œuvres musicales aux conditions les plus faciles. Voyez l'annonce.

GRANDE ROUTE DE JACKSON.

La grande route de Jackson est la plus courte, la plus rapide et la meilleure d'ici à New-York et aux villes de l'Est. Pendant les chaleurs de l'été, le plus grand confort se trouve sur la route de Chicago ou de Louisville, passant sur les grands lacs ou à travers les montagnes Alleghanys. Pour passer par ces régions, il n'est pas de ligne aussi directe, aussi rapide ni aussi bonne que celle de Jackson avec ses chars qui ne changent pas, ses rails en acier et sa route courte; avantages qui permettent à ses trains de partir de la Nlle-Orléans une heure plus tard qu'aucun autre train et d'arriver à New-York en même temps.

Les billets d'excursion aux attrayants établissements d'été du Nord-Ouest les mieux connus, au nombre desquels sont Waukisha et ses sources célèbres, Minnetonka, Green Lake, Grand Haven, St. Paul, Mich., les châtes du Niagara, etc., sont en vente par la Compagnie et seront délivrés pour le retour jusqu'au 31 octobre. Les prix pour aller à ces différents saint aussi réduits que ceux pour aller aux villes d'eau ou en d'autres points du pays, et la vie aux hôtels ou dans les pensions privées est à bon marché et des meilleures; les terres aux environs sont cultivées et fournissent pour la table tout ce qui se peut désirer.

Tous sont invités à se rendre au bureau de la compagnie, 22 rue du Camp, au rez-de-chaussée du City Hotel, où des livres et des cartes donnant les prix de voyage, la description des villes, des routes, etc., ainsi que toutes sortes d'informations peuvent être obtenues.

Londres, 29 mai—M. Gambetta vient d'écrire à sir Charles Dilke; que les engagements l'empêcheront de visiter l'Angleterre cette année.

Bulletin météorologique.

Samedi, 15 juin, 3 h. 43 P.M.

Température (Fahrenheit) dans les villes suivantes :

Augusta, Ga	84	Memphis, Tenn	85
Galveston, Tex	85	Mobile, Ala	82
Cairo, Ill	78	Montgomery, Ala	75
Cincinnati, O	83	Nashville, Tenn	78
Davenport, Iowa	79	New Orleans, La	82
Dubuque, Iowa	74	New Orleans	82
Galveston, Tex	85	Pittsburgh, Pa	83
Indianola, Tex	80	Savannah, Ga	76
Keokuk, Iowa	78	Shreveport, La	82
Key West, Fla	86	St Louis, Mo	84
Lexington, Ky	76	St Paul, Minn	76
Leavenworth, Ks	82	Vicksburg, Miss	88
Louisville, Ky	81	Yankton, D. T	69

Hauteur des eaux au-dessus de l'étiage (eaux les plus basses).

Augusta	7.00	Nashville, Tenn	4.05
Cairo, Ill	36.00	New Orleans	3.07
Cincinnati, O	11.07	Pittsburgh, Pa	14.10
Davenport, I	5.02	Pittsburgh, Pa	5.01
Keokuk, Iowa	10.04	Shreveport, La	24.02
La Crosse, Wis	8.08	St Louis, Mo	35.00
Leavenworth, K	18.00	St Paul, Minn	4.10
Louisville, Ky	9.02	Vicksburg, Miss	27.81
Memphis, Tenn	20.07	Yankton, D. T	19.00

Au-dessous de niveau des eaux de l'an 1874.

J. P. FINNEGAN
Sergent Signal Service, U. S. A.

Une vérité indéniable.—Vous mentirez de vérité si vous disez du bien de votre prochain et si vous ne le faites pas, c'est certainement votre propre intérêt que vous vous vous voyez. Le sang empoisonne votre système, votre foie est paresseux, votre estomac dérangé, votre tête douloureuse, votre peau jaune, votre haleine fétide, votre sommeil agité, votre esprit abattu, votre humeur maussade, votre mémoire faible, votre corps affaibli, votre sang impur, votre système exposé à toutes les maladies de fièvre et de froid, votre appétit nul, votre digestion mauvaise, votre imagination effrayée, votre nerfs en pelote