L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX: Rue de Chartres, No 73, NOUVELLE-ORLEANS, MARDI MATIN, 20 AVRIL 1869. 42e année—Vol. XLII.

DUFOUR & LIMET, [illegible]

NOUVELLE-ORLEANS: MARDI MATIN, 20 AVRIL.

VENTES A L'ENCAN DE CE JOUR.

Pour les détails, voir aux annonces.

Par Eug. Tourné, à 7 heures du soir, rue du Canal, No 170, entre Baronne et Philippa—une collection choisie de marbres et albâtres, comprenant: Vases et coupes étrusques, romains, florentins, grecs, Médicis etc., piédestaux, corbeilles, objets d'art, tableaux à l'huile, etc. La vente sera continuée les jours suivants.

Par Montgomery Bro. & Co., aux écuries de P. Lionet, rue Gravier à 10½ heures, de beaux chevaux de selle et de harnais, par paires et seuls, beaux mulets d'habitation et de ville, jolis buggies couverts et découverts, harnais, selles, &c. Et à leur salle d'encan, rue du Camp à 11 heures,—Un assortiment général de meubles, tapis, tableaux, gravures, batterie de cuisine, etc.

Par J. Dejean, Jr., à 11 heures, à sa salle d'encan, coin Gravier et Carondelet—Un assortiment de meubles et des pianos.

Par G. de Feriet, à 10 heures et demie, au No 262 rue de la Commune—Un assortiment général de meubles—Et à midi, dans la rue Toulouse, entre Dauphine et Bourbon, un assortiment de meubles, glaces, etc.

Par C. Valeton, au No 43 de la rue Tchoupitoulas—Pommes sèches, jambons, graisse.

Par D. E. Morphy, sur la Levée au pied de la rue Poydras—Farine.

Par Vincent & Co, au No 16 de la rue de Chartres—Marchandises sèches étrangères et américaines.

Par Hoffman, Marks & Co, au No 38 de la rue de Chartres—Bottes, souliers et brodequins, habillements de printemps et d'été.

Par Jos. N. Robert, au No 44 de la rue Vieille Levée—Marchandises sèches, merceries chapeaux, etc.

☞ Achetez vos confiseries et chocolat chez M. Ernest Turpin, 93 Vieille-Levée

ESSAYEZ LES CIGARES DE GEORGE ALCES,
185.........Rue des Remparts.........185

Chaussures et Habits à l'encan.—Aujourd'hui mardi, 20 du courant, à 10 heures du matin, dans leur salle d'encan de la rue de Chartres No 38, MM. Hoffman, Marks & Co vendront sans aucune réserve 650 caisses de bottes, souliers et brodequins, 50 malles boîtes et souliers cousus à la main et 300 lots d'habits de printemps et d'été; le tout composant un stock choisi dans les premières fabriques du Nord et parfaitement convenable pour le commerce de la ville et de la campagne. Nous appelons en conséquence sur cette grande vente, l'attention particulière des acheteurs.

Vente de Meubles à l'Encan.—M. Guinault, encan. fur, vendra mercredi prochain, à 10 heures, rue St-Louis, No 95, l'ameublement complet des deux maisons, No. 93 et No. 95, occupées par Mme Adah. Cette vente a lieu pour cause de départ et les personnes qui ont besoin de meubles et d'objets de ménage trouveront à cette vente d'excellentes occasions. Voir aux annonces d'encan. (2)

Le Crescent et le Times.—Un des journaux quotidiens de la Nouvelle Orléans, le *Crescent*, a cessé à partir d'hier sa publication. Ce journal avait été fondé en 1848 et, après avoir été suspendu pendant la guerre, il avait reparu en 1865 sous la direction du colonel J. O. Nixon, son ancien propriétaire.

Dans l'édition de dimanche dernier, le colonel Nixon annonce que le *Crescent* cessera de paraître et qu'il a transféré la clientèle et les affaires du journal au *Times*, dont M. C. A. Wood est le propriétaire.

Nous regrettons la disparition du *Crescent* qui comptait parmi ses rédacteurs des écrivains d'un grand talent, et nous espérons que le colonel Nixon trouvera dans ses nouvelles relations d'affaires le succès qui est dû à son esprit d'entreprise. Nous nous souviendrons toujours avec plaisir des rapports cordiaux qui ont existé entre nous.

Canal Maritime de l'Atlantique et du Mississipi.—Il ne faut pas confondre ce canal maritime du fleuve à l'Atlantique avec le Canal de l'Ile aux Vaisseaux qui n'a pas encore trouvé une souscription et qui n'en trouvera pas. Les livres de souscription du premier sont ouverts à la Cour Davidson, rue Carondelet, No 8. C'est là que le public est invité à se rendre pour y lire la charte de la Compagnie et souscrire à son capital. L'œuvre qu'elle entreprend est grande, belle, utile et mérite toute l'attention des capitalistes intéressés à l'avenir de notre ville. Cette œuvre, en outre, est facile, et nous engageons le public à la soutenir de tous les moyens.

De la Nlle Orléans à New-York.—On verra plus loin une annonce relative à une route rapide et directe de la Nlle Orléans à New York, Boston et toutes les villes du Nord et de l'Est, par Cairo et le chemin de fer central de l'Illinois. On ne change que deux fois de train dans tout le trajet et deux trains partent journellement de Cairo à l'arrivée des trains ou des steamers du Sud. On peut se procurer des billets entiers de transit à la Nlle-Orléans même, c'est-à-dire payer ici d'avance pour tout le trajet jusqu'à New-York ou Boston.

Dr. Winthall.—Le Dr. Winthall, qui, on se le rappelle, s'occupe spécialement des cas de bégaiement, a été appelé à la campagne depuis quelques semaines et se trouve en ce moment à la Nlle-Ibérie. Il a appris que plusieurs personnes de la Nlle Orléans désiraient se confier à ses soins, mais ayant l'intention de retourner au Nord, après avoir terminé sa tournée dans les paroisses, il désirerait que ces personnes lui écrivissent immédiatement à la Nlle Ibérie, afin qu'il se rende compte de la situation et qu'il puisse se décider, en connaissance de cause, soit à revenir passer quelque temps à la Nlle-Orléans, soit à ne s'y point arrêter, comme il en avait d'abord l'intention. Le Dr. Winthall a ce mérite d'avoir pris une voie où jusqu'à ce moment se sont engagés fort peu de médecins. Les personnes affligées de bégaiement se voient exclues de toutes les carrières où l'usage de la parole est indispensable, et on doit savoir gré aux praticiens qui appliquent tous leurs efforts à en opérer la guérison.

Association de Prêts sur Gages.—Cette Association, dans une réunion qui a eu lieu hier soir, a élu ses officiers dont on trouvera les noms dans une autre colonne. Ces noms sont très connus, très estimés et inspirent toute confiance.

Septoline.—C'est le nom de l'huile qui ne fait pas explosion. Les lampes qui sont alimentées avec cette huile peuvent par conséquent se mettre partout sans faire courir le moindre danger. La compagnie qui vend cette huile a inventé des lampes dont on peut se servir avec de l'huile ou avec du gaz portatif à volonté. Elle manufacture aussi un fluide pour les lampes à gaz portatif égal au meilleur gaz de charbon et qui peut s'adapter à toutes les lampes pour septoline. L'un des becs donne une flamme large et belle.—L'autre fournit une lumière rose et peut être attaché à toute sorte de lampes de main ou de salon, de métal ou de verre, donnant aux gens de la ville ou de la campagne, aux bureaux et aux bateaux, la facilité d'avoir une lumière de gaz avec une dépense insignifiante. La septoline se vend rue Dauphine No 15 près de la rue du Canal.

Eaux de Bladon.—La saison de ces eaux célèbres a déjà commencé et le vaste établissement de Bladon est ouvert pour recevoir les visiteurs. Le propriétaire annonce qu'il a pris toute espèce d'arrangements pour le bien-être et le plaisir de ses hôtes qui peuvent compter, en conséquence, sur toutes les distractions possibles. La salle de bal a été restaurée à neuf, une excellente bande de musiciens y jouera les derniers quadrilles et les valses les plus entraînantes. Quant à la vertu des eaux de Bladon, elle est reconnue par les membres les plus éminents de la Faculté de Médecine de tous les Etats et leur action s'étend sur nombre de maux. Le prix de la pension est de $15 par semaine et de la moitié seulement pour les enfants et les domestiques.

—Aux personnes qui ont la fièvre en frisson, ou le frisson simplement, ou des maladies causées par des émanations marécageuses, nous recommandons l'Anti-periodique ou Tonique pour la Fièvre en frisson du Dr. F. Wilhoft, qui est vendu sous garantie. Ce médicament n'a jamais encore manqué son effet et opère une guérison prompte et permanente.

Blanchin & Giraud.—Cette maison a reçu par le navire Harvest Moon, arrivé de Marseille un grand envoi d'huile de Piagniol et de vins rouges et blancs que nous croyons devoir signaler au commerce et aux connaisseurs. Les prix de MM. Blanchin & Giraud sont invariablement modérés.

$3. Cartes de Visite.—S. Anderson a transporté son atelier du No 61, rue du Camp au No 123, Canal. Travail parfait aux anciens prix.

De l'hôpital de l'armée, du champ de bataille, du palais du riche, de l'humble demeure du pauvre, des bureaux, de la chaire du ministre, de la cime des montagnes lointaines, des vallées, des îles de l'Océan, de tous les coins du monde civilisé, on reçoit des preuves de l'efficacité étonnante des Plantation Bitters (Amer d'habitation) de Drake. On peut voir à nos bureaux, des milliers de lettres comme celle-ci:

......J'ai été pendant quatorze mois à l'hôpital de l'armée, ne parlant pas et presque mort. A Alton, Ill., on m'a donné une bouteille de "Plantation bitters". Trois bouteilles de cet amer m'ont rendu la santé.

C. H. Flaute.

Eau Magnolia.—Cette eau est supérieure à la meilleure eau de Cologne importée d'Allemagne et coûte moitié moins.

20 av—[illegible]

Théâtre de l'Opéra.—On doit donner ce soir, pour la dernière fois cette saison, le ravissant opéra de Gounod, *Roméo et Juliette*, chanté par M. Engel, Mlle Hisselman, M. Peront, M. Van Hoffen, Mlle Chauveau et MM. Julien, Paulin, Nardin.

Demain, mercredi, on rendra aux abonnés du mardi la représentation du 9 mars et l'on donnera pour cette occasion, la célèbre opérette d'Offenbach, *La Grande Duchesse de Gerolstein*.

On annonce pour jeudi *Les Huguenots*, pour le bénéfice de M. Gaston.

Cirque et Ménagerie.—Le grand cirque de M. C. T. Ames a élevé sa tente au coin des rues Bourbon et Orléans, et commencera ses représentations aujourd'hui à midi. Des écuyers de grand renom et des Clowns de premier ordre font partie du personnel de la troupe. Au cirque est jointe une ménagerie complète. Voir aux annonces de spectacles.

Avis à propos du brick Colson.—M. Waddy Thompson publie aujourd'hui dans notre partie anglaise, un exposé de faits duquel il résulte qu'il a prêté de bonne foi de l'argent à Forbès, qu'il avait chargé d'acheter du coton pour lui, et qui a trahi sa confiance. En conséquence, il a intenté devant la Quatrième Cour de District une action pour recouvrer $6000. Le communiqué de W. Thompson est attesté par les déclarations de deux autres personnes, déclarations qu'on trouvera également dans la partie anglaise de l'*Abeille*.

RAPPORT
DU
Président de la Compagnie du Grand Chemin de fer de la Nelle-Orléans, de Jackson et du Nord.

Bureau de la Compagnie du Grand Chemin de fer de la Nlle-Orléans, de Jackson et du Nord.

Nlle-Orléans 27 Mars 1869.

Aux Actionnaires de la Compagnie du Grand Chemin de fer de la Nlle-Orléans, de Jackson et du Nord.

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel relativement à l'état et à la direction des affaires de la Compagnie jusqu'au 28 février dernier, fin de son année fiscale.

J'ai, conformément à la loi, fait au Gouverneur et à la Législature de la Louisiane, le 30 décembre dernier, un rapport au sujet des recettes, des dépenses et de l'état général de la Compagnie jusqu'au 30 novembre 1868—rapport dont je donnerai des extraits en tant qu'il s'agit des choses qui n'ont pas changé depuis cette époque.

La voie, les machines et les chars de la Compagnie ont été de beaucoup améliorés depuis le dernier rapport annuel et ne perdraient pas à être comparés à ceux des autres chemins du Sud. Aucun accident sérieux n'est survenu dessus dans le courant de l'année et la perspective de la Compagnie deviendra de plus en plus brillante à mesure que le pays cessera de se ressentir des effets de la guerre.

Deux convois de passagers et de frêt partent de la Nlle Orléans et y arrivent journellement. Un char de nuit part d'ici et de Louisville tous les jours. Des arrangements semblables seront bientôt conclus pour Columbus, Ky., et pour Chattanooga. Il y sera ajouté un ou plusieurs chars de passagers dès que la nécessité l'exigera. On introduit en ce moment, dans les chars de la Compagnie, un siège patenté (celui de Wood), au dossier mobile qui diminuera de beaucoup la fatigue qu'éprouvent les passagers dans un long trajet et leur permettra de se reposer presque aussi bien que dans un char de nuit.

La compagnie avait, le 28 février dernier, 31 locomotives, 481 chars de toute espèce, et 30 paires de trucks à bois, ce qui suffit amplement à ses besoins immédiats. Les frais de réparation du chemin de fer et du renouvellement du matériel ont été payés sur le revenu.

Les travaux exécutés à travers les marécages et les prairies qui s'étendent de la Passe Manchac à Pontchatoula sont une source constante de frais de réparations. On a cru devoir combler les vides avec de la terre et exhausser la voie de manière à la mettre à l'abri des inondations du fleuve et du Lac. La Compagnie a fait, dernièrement, l'acquisition d'un "excavator" à l'aide duquel les travaux peuvent être exécutés à un prix modéré.

Après bien des obstacles, un convoi de fret quotidien a été établi jusqu'à Louisville, sous la surveillance d'un directeur actif, intelligent et honnête. On en attend les plus heureux résultats, et si, comme on l'espère, il réussit, le même système sera appliqué à d'autres routes, au Nord et à l'Est, qui n'ont que de temps en temps des convois de ce genre.

Par la route de Louisville, le frêt de Boston, New York, etc., sera livré ici en neuf ou dix jours et, pour les articles légers et de valeur, à meilleur marché que par les steamers.

Dans l'année expirée le 28 février 1869, la recette provenant du frêt et du passage s'est élevée à $1,441,213 57—moyenne $[illegible] par mois, malgré les pluies extraordinaires que nous avons eues cet hiver et qui ont beaucoup nui au revenu.

Le moins que la Compagnie ait gagné en un mois (en Juin) a été de $[illegible] et le plus (en Décembre) de $146,108 95. Le transport des malles a donné $[illegible] dans les douze mois.

Les frais du chemin (55 6|10 pour cent de la recette brute) ne présentent rien que de favorable si on les compare à ceux de tout autre chemin de la même étendue (206 milles; ils sont ordinairement de 60 pour cent. Les dépenses du chemin auraient considérablement diminué si les affaires avaient été aussi bonnes que nous l'avions prévu.

Nous avons consolidé, à la Nouvelle Orléans et à New York jusqu'au 28 février 1869, 18,725 coupons de nos bonds (obligations) qui portent première hypothèque, dont l'échéance a eu lieu pendant la guerre, et représentent une somme de $[illegible]. Les commissaires de Londres ont consolidé 6,709 coupons (de $268,000) c'est-à-dire tous les coupons sterling qui devront être consolidés. Il reste à consolider, aux Etats-Unis, $117,280 du montant entier.

La dette flottante et en bonds de la Compagnie, y compris l'intérêt des comptes personnels et des comptes à payer ne saurait excéder $1,750,000, somme à laquelle il est aisé de faire face avec les revenus de recettes qui, calculés [illegible], s'élèvent à $1,[illegible] par an.

Les documents qui suivent accompagnent ce rapport et en font partie:

"A"—Rapport de l'ingénieur civil.

"B"—Rapport des maîtres des requêtes.

"C"—Tableau des recettes et des dépenses de la Compagnie, de son organisation au 28 février, 1869.

"D"—Tableau des recettes et des dépenses de la Compagnie, du 1er mars 1868 au 28 février 1869.

"E"—Tableau des comptes à payer et des emprunts non encore payés le 28 février 1869.

"F et G"—Usage qu'on a fait des 3000 bonds portant première hypothèque et rachetables le 1er juillet 1886, des 3000 bonds de la seconde série portant hypothèque et rachetables le 1er octobre 1890.

"H"—Tableau de la dette flottante et en bonds le 28 février 1869.

"I"—Rapport du surintendant général pour l'année expirée le 1er février 1869 et on y trouve:

1.—Le tableau du fret intérieur et du frêt extérieur dans l'année expirée le 28 février 1869.

2.—Le tableau comparé du coton reçu de mars 1867—68 à mars 1869.

3.—Le tableau de la recette provenant des passagers dans l'année expirée le 28 février 1869.

4.—Le tableau comparé des recettes, du 1er mars 1866 au 28 février 1869.

5.—Le rapport annuel du garde-magasin pour l'année expirée le 28 février 1869.

6.—Le tableau général du département des transports, pour l'année expirée le 28 février 1869.

7.—Le tableau du nombre et de l'état des différentes machines, dans l'année expirée le 28 février 1869.

Le tableau "C" montre que les recettes, de toutes parts, de l'organisation de la Compagnie au 28 février 1869, se sont élevées à	$20,646,249 70
Les dépenses se sont élevées, dans la même période, à	20,619,553 47
Ce qui laissait en caisse, le 28 février 1869	$26,696 23

Le tableau "D" montre que le total des recettes, du 1er mars 1868 au 28 février 1869, atteignent le chiffre de $1,461,803 30, ainsi qu'il suit:

En caisse le 1er mars 1868	$28,070 24	
Gains du Chemin	164,926 76	
Seconde série de bonds hypothécaires et diverses autres sommes	268,811 30	
		$1,461,808 30
Les dépenses s'élèvent à		$1,435,112 07
Savoir:		
Divers items	$765,956 26	
Dépenses du Chemin, comme suit:		
Entretien de la voie	189,903 18	
Transport	223,512 95	
Locomotives	168,134 36	
Entretien des chars	65,551 55	
Casuel	22,023 77	
	$669,155 81	
		$1,435,112 07
Laissant en caisse, le 28 février 1869		$26,696 23

Le tableau "E" indique que les billets à payer et les emprunts non encore payés le 28 février 1869 s'élevaient à ... $229,989 21 savoir:

Billets échus en 1862 et qui n'ont jamais été présentés		$1,500 00
Billets échéant en mars 1869		2,709 32
Billets échéant en mai 1869		16,680 63
Billets donnés par le payeur, en 1861, et qu'on suppose perdus		257 15
Fonds d'école Chickasaw, du Mississipi	$[illegible]	
Fonds trois pour cent du Mississipi	29,000 00	
Emprunt de monnaie courante	33,219 80	
Emprunt d'or	25,4[illegible]	[illegible] 11
		$229,989 21

Le tableau "F et G" indique l'usage fait de 998 bonds portant hypothèque et des 3,000 bonds de la seconde série portant hypothèque, rachetables, les premiers, le 1er juillet 1886, les seconds, le 1er octobre 1890, savoir:

Bonds première hypothèque vendus		$2,741,000 00
Bonds première hypothèque, donnés en garantie à l'Etat du Mississippi		200,000 00
Bonds première hypothèque, achetés par la caisse d'amortissement		59,000 00
		$3,000,000 00
Bonds hypothécaires de la seconde série, donnés en garantie et vendus	$1,370,000 00	
Bonds hypothécaires de la seconde série, entre les mains d'agents de la Compagnie	70,000 00	
Bonds hypothécaires de la seconde série, à la Nlle-Orléans	60,000 00	1,500,000 00
Bonds hypothécaires de la seconde série cancellés et détruits		1,500,000 00
		$3,000,000 00

Le tableau "H" donne la dette flottante et en bonds, le 28 février 1869, savoir:

Première et seconde série de bonds hypothécaires	$3,901,000 00
Intérêt des bonds, première hypothèque, en voie de consolidation en bonds de seconde série de bonds hypothécaires	117,280 00
	$4,018,280 00

Malgré la diminution des recettes l'année dernière et l'amélioration du chemin et du matériel, la dette flottante de la Compagnie a été réduite de $73,079 61, savoir:

La dette flottante était, le 28 février 1868, de	$683,524 00
Le 28 février 1869, elle était de	610,444 50
Ce qui est une diminution, dans les douze mois, de	$73,079 61

Le commerce de la Nlle-Orléans souffrant du taux élevé du fret, des drays et d'autres frais résultant du transport des marchandises reçues et expédiées, il est du devoir des compagnies d'aviser aux moyens de réduire ces dépenses autant que possible. Depuis la guerre, la Compagnie du chemin de fer de Jackson a déjà beaucoup diminué ses taux de fret; elle continuera à le faire aussi rapidement que les circonstances le lui permettront. On peut réaliser une grande économie, quand ce ne serait que dans le transport par drays, en prolongeant le chemin jusqu'au fleuve, soit dans les limites de la ville, soit dans celles de Jefferson City, puis de là, le long du fleuve jusqu'au dépôt du chemin de fer Pontchartrain, au pied de la rue Girod. Un chargement de dray de fret de quatrième ordre, du fleuve à la gare du chemin de fer (distance d'environ un mille et quart), coûte presque autant que, sur le chemin de fer de la Nlle-Orléans à Pontchatoula (distance de 48 milles), ce qui équivaut presque à un quart du coût de transport sur toute l'étendue du chemin et le coût de transport par drays de parties de chargements (qui constituent généralement les commandes des planteurs et des familles) égale presque celui du fret de la Nlle-Orléans à Canton.

Si cette extension avait lieu, nous pourrions nous relier au chemin de fer de Pontchartrain, sur le fleuve, et établir en face de Gretna, un dépôt destiné à recevoir les animaux &c débarqués du chemin de fer des Opelousas. Nous pourrions, également, près du "grain elevator", au pied de la rue Harmonie, ce qui nous permettrait, dès que le chemin de fer Mississippi Central aura été prolongé jusqu'à Paducah et qu'un pont y aura été construit sur la rivière Ohio (probablement dans deux ans) de transporter les grains de l'Illinois et de l'Ouest aux époques où l'Ohio et le haut Mississippi sont gelés ou trop bas—ce qui arrive pendant plusieurs mois de l'année. Nous essayons vainement, depuis un an, d'obtenir du Conseil de la Nlle Orléans le droit de passage jusqu'au fleuve. N'y ayant pas réussi, nous avons tenté de l'obtenir de la Législature qui l'avait accordé, à sa session précédente, au chemin de fer de la Nouvelle-Orléans, de Mobile et de Chattanooga—nouveau chemin dans lequel l'Etat de la Louisiane et la ville de la Nouvelle Orléans n'ont que peu d'intérêt—tandis qu'ils sont intéressés dans notre Compagnie, le premier jusqu'à la concurrence de $1,000 actions, la seconde jusqu'à la concurrence de 80,000. Je regrette d'avoir à vous annoncer que nous n'avons pas été plus heureux auprès de la Législature qu'auprès du Conseil: notre demande est toujours devant ces deux corps.

La question de l'extension du Chemin jusqu'au nord de Canton a occupé l'attention des Directeurs, autant à cause des devoirs que leur impose la charte que de l'importance de l'entreprise. La Compagnie a dépensé au nord de Canton, $541,000 qui, par le fait, au moment, ne produit absolument rien et même les travaux se détériorent par l'effet du temps.

Le vif désir qu'ont les citoyens de cette partie du pays de voir continuer le chemin, leurs promesses de co-opération et la prospérité croissante du Sud, semblent rendre nécessaire une solution immédiate.

En considérant la question, les nombreux avantages qu'il y aurait à faire de Decatur au lieu de Chickasaw Bluff, sur la rivière Tennessee, le point objectif, nous ont paru très évidents. Decatur est très près d'une ligne qui s'étend jusqu'à Washington et aux bords de la mer, à l'Est; est l'extrémité du chemin de Nashville, où un pont est déjà construit sur le Tennessee. Sur l'avis des directeurs, j'ai fait faire un relevé préliminaire, par un ingénieur convenable, sur la ligne qui s'étend d'Aberdeen à Decatur, et les résultats sont fort satisfaisants. Je regrette qu'on ne m'ait pas remis son rapport à temps pour que je puisse vous le présenter avec ce rapport, comme j'en avais l'intention, mais je vous renvoie au sommaire de son rapport ci-joint marqué "A".

En examinant la question financière qui implique la construction de cette ligne de 242 milles 5|12, on s'aperçut que le peu de valeur des actions de cette Compagnie offrait un obstacle presque insurmontable à l'obtention de souscriptions en terres, en travail ou en argent, qui eussent été données libéralement le long de la ligne proposée. Les mieux disposés de nos amis hésitaient avant de payer $25 pour une action qui ne valait que $5 ou $7 sur le marché. Il fut, en conséquence, décidé qu'une corporation indépendante serait organisée sous le titre de "Embranchement de Decatur" et sous l'influence et les auspices de ce chemin pour entreprendre ce travail, et à laquelle ce chemin souscrirait pour le montant de sa main-d'œuvre en terrassement, en nivellement, &c, au nord de Canton, aussi bien que pour le concours qui pourrait être donné sous forme de transportation, &c. Afin que le plan prît quelque forme et quelque consistance, il a été proposé dans la dernière session de la Législature un bill qui, devenu loi, [illegible] être confirmé et ratifié par les Législatures du Mississipi et de l'Alabama. Et il a été préparé une résolution qui est avec le présent soumise à votre considération, et par laquelle vous autoriserez le bureau des directeurs à souscrire à "l'Embranchement de Decatur," au nom de cette Compagnie quand le travail aura été exécuté.

La teneur des lettres de nos amis dans les divers comtés que cette ligne doit traverser, nous fait espérer qu'outre des souscriptions considérables en argent, en travail et en matériaux, nous obtiendrions des souscriptions en terres s'élevant de vingt-cinq à cinquante pour cent de l'étendue du pays à traverser, ce qui serait une base suffisante pour l'émission des obligations—assez pour poser les rails tout le long du parcours et pour faire face aux dépenses d'argent requises. Voici la résolution en question, soumise à votre adoption.

"Résolu par les actionnaires de la Compagnie du Grand Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans, de Jackson et du Nord" réunis en assemblée annuelle: Que le Président et le Conseil des Directeurs de la Compagnie du Grand Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans, de Jackson et du Nord sont par la présente autorisés à souscrire pour le montant de la valeur actuelle du travail fait, au Nord de Canton, au capital de la dite corporation (dont l'organisation doit être ci-après complétée) sous le titre de "Compagnie du Chemin de fer Embranchement de Decatur," en vue d'étendre une ligne de chemin de fer correspondant avec le Grand Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans, de Jackson et du Nord, vers le Nord, jusqu'à la rivière, Tennessee, et à donner à la dite Compagnie telle autre assistance qui pourra être accordée sans préjudice pour cette Compagnie, en se faisant payer en actions libérées du dit capital."

Pour montrer avec quelle faveur les arbitres (masters in chancery) nommés par la Cour de Circuit des Etats-Unis, considéraient ce projet d'extension, nous citerons l'extrait suivant de leur rapport ci-joint, marqué B.:

"Quand le chemin sera prolongé par la voie d'Aberdeen jusqu'à la rivière Tennessee pour se relier ainsi aux chemins de Memphis à Charleston, et de Nashville à Selma, suivant le projet primitif, la Compagnie aura un des chemins les plus précieux du Sud. Traversant alors un pays d'une immense fertilité et de ressources inépuisables, il ferait mettre en culture de nouvelles étendues de terre, accroîtrait le commerce du Sud, et augmenterait immensément le trafic de cette ville. Nous ne doutons pas qu'aussitôt que les difficultés politiques qui paralysent maintenant chaque branche d'industrie dans cette section seront réglées, les capitalistes ne s'emparent de cette grande entreprise et ne donnent leurs soins à son exécution."

Le coût de l'extension de Canton à Aberdeen (122 milles 3|4) est estimé en gros par l'ingénieur, le major B. H. Greene, qui est chargé des études, à environ $2,760,000 et de Aberdeen à Decatur (119 milles 3|4) à environ $3,240,000, ce qui fait environ $6,000,000 pour toute la distance.

La diminution des affaires sur le chemin en 1867 est très correctement expliquée, selon moi, par le surintendant général, dans son rapport de cette année, comme suit:

"Premièrement.—Par la prostration extraordinaire des affaires régnant dans tout le pays.

"Secondement.—Pendant trois mois de l'année passée, la fièvre a sévi avec une grande violence à la Nouvelle-Orléans, et pendant ce temps les affaires du chemin ont été entravées par l'établissement d'une quarantaine à Brookhaven, à Jackson, à Canton et à Vicksburg.

"Troisièmement.—En se référant aux tableaux statistiques on verra que nous avons amené au marché dix mille deux cent soixante-dix-sept (10,277) balles de coton, et que nous avons porté vingt-trois mille cent onze (23,111) passagers de plus que l'année passée, et que malgré cela nos recettes brutes de fret et de passagers ont baissé de deux cent quatre vingt-deux mille neuf cent quatre-vingt-dix-huit dollars et soixante-douze cents ($282,998 72) par suite de la réduction nécessaire de nos tarifs de fret et de passages. Ce déficit est plus que compensé par la réduction des dépenses d'exploitation.

"La moyenne des voyages ne nous a rapporté que quatre cents et 7|10 par mille, tandis que l'année précédente nous avions reçu cinq cents et 7|10 cents par mille, ce qui est une réduction de un cent par mille. Cette réduction de prix a été faite en vue de donner des facilités à ceux qui résident le long du chemin et surtout à ceux que leurs relations d'affaires avec la ville obligent à voyager fréquemment; mais le tableau auquel il est fait allusion, révèle le fait que bien que l'augmentation des voyages ait été considérable, elle n'a pas rapporté les recettes de l'année dernière et que la diminution a été de quatre-vingt mille six cent soixante-quatre dollars et vingt cents ($80,664 20)."

Le Surintendant général déclare ce qui suit dans son rapport ci-joint marqué I:

"Etat No 2:—indique que nous avons apporté des chemins avec lesquels nous correspondons 55,647 balles de coton contre 52,263 pendant l'année finissant le 29 février 1868, ce qui fait une augmentation pour ce qui a été reçu des chemins correspondants de 3,384 balles.

"Les réceptions des stations locales ont diminué de 6,700 balles. Cette diminution dans le nombre de balles des stations locales doit être attribuée à la saison extraordinairement pluvieuse qui a rendu les routes presqu'impraticables, ce qui a empêché les planteurs de faire les charrois de coton aux stations ou réciproquement. D'après les renseignements les plus sûrs je pense qu'il y a plus de vingt mille balles de coton de la récolte actuelle qui devront venir par le chemin.

"Etat No 3—Département des passagers—Il donne les recettes à quatre cent vingt-huit mille trois cent cinq dollars et soixante-deux cents contre quatre cent soixante cinq mille cinq cent quarante dollars et quatre vingt cents l'année précédente, ce qui fait un déficit de trente sept mille deux cent trente-neuf dollars et dix-huit cents.

"Etat No 4—Est un état composé des recettes des trois dernières années; il montre une diminution dans les recettes de quatre cent onze mille deux cent vingt dollars et quatre-vingt-quatre cents.

"Cette diminution doit être attribuée, en grande partie, à des réductions faites dans les tarifs des passagers et de fret suivant l'autorisation donnée par le Conseil des directeurs, en vue de répondre aux demandes du commerce et de favoriser les clients du Chemin, dans la confiance qu'il en résulterait une augmentation dans le montant des affaires offertes et que cela compenserait la réduction. Cet état montre que nous avons été désappointés dans nos calculs, et je suis arrivé à la conclusion qu'il y a des influences indépendantes de notre contrôle, qui nuisent au commerce de cette ville."

La diminution des recettes provenant du frêt et des passagers ($153,721 81) de 1868 et 1869, comparée à celle de l'année précédente, doit être attribuée en partie au temps extraordinairement pluvieux de l'hiver passé, qui a grandement affecté les affaires en ville et dans l'Etat.

En outre, les craintes de troubles politiques dans le Sud pendant l'élection présidentielle en novembre dernier, a empêché les étrangers de venir ici jusqu'à une époque avancée de l'année—trop tard pour donner l'élan aux affaires d'automne, et beaucoup de planteurs et de marchands de la campagne qui avaient l'habitude de venir à la Nouvelle-Orléans annuellement, en octobre et en novembre, pour faire leurs achats, se sont rendus sur les marchés du Nord où on leur offrait plus de facilité sous le rapport du crédit, ce qui a engagé plusieurs d'entre eux à donner, depuis, la préférence à ces marchés.

La liste des arrivages, cet hiver, à nos principaux hôtels, indique conséquemment une grande diminution sur les listes de l'année dernière et de l'année précédente.

En ce qui concerne les tarifs de fret et de passagers de la Compagnie, un système judicieux de réductions annuelles a été mis en pratique depuis 1866, pour répondre aux demandes du commerce et pour satisfaire aux justes réclamations des clients du chemin, mais en même temps, il a fallu surveiller attentivement les recettes et les dépenses pour empêcher que le chemin ne tombât subitement aux mains des détenteurs de bons et autres créanciers dans le cas où on n'aurait pu faire face aux échéances des créances urgentes. La voie, le matériel roulant et le surplus de l'actif de la Compagnie qui valent pleinement $8,000,000, s'ils étaient vendus par ordre de cour ne rapporteraient probablement pas plus que le montant des obligations et du passif, soit environ $1,750,000, et par cette opération les Etats de la Louisiane et du Mississipi, la ville de la Nouvelle-Orléans et les actionnaires particuliers perdraient le montant total de leurs actions, soit $1,[illegible], et l'administration de cette importante branche de nos travaux d'Etat passerait irrévocablement dans des mains d'étrangers ou de gens du Nord.

Pour montrer plus clairement la réduction qui a été faite dans les tarifs du chemin, je mentionnerai ceux qui ont été faits pour le coton et les passagers:

En 1865 le fret sur le coton de Canton (extrémité nord du chemin) à la Nouvelle-Orléans était de $7 par balle, en 1866, de $6 par balle, en 1867 et 1868, de $4 50 par balle; en 1869, de $3 50 par balle.

Pendant cette période les réceptions totales de coton par le chemin ont été comme suit:

En 1866–7, 83,000 balles—$407,[illegible] 02; taux moyen par balle $[illegible].

En 1867–8, [illegible] balles—$357,784 81; taux moyen par balle $[illegible].

En 1868–9, [illegible] balles—$[illegible] 13; taux moyen par balle $[illegible].

La diminution dans le taux du fret par balle entre 1866–7 et 1867–8 est de $[illegible].

La diminution dans les recettes pendant la même période est de $[illegible].

La diminution dans le taux du fret par balle entre 1867 et 1868–9 est de $0 47.

La diminution dans les recettes pendant la même période est de $[illegible], tandis que le taux de fret n'a fait que produire une plus grande diminution dans les recettes.

Le 1er avril 1869, les taux de 1868–69 seront de nouveau réduits comme suit:

Première classe, de $1 40 à $1 10 par 100 livres.

Seconde classe, de $1 30 à $0 92 par 100 livres.

Troisième classe, de $1 00 à $0 72 par 100 livres.

Quatrième classe, de $0 80 à $0 52 par 100 livres.

La réduction des taux de passagers a produit à peu près les mêmes résultats que le changement des taux de fret, comme suit:

Années	Passagers	[illegible]	[illegible]	Taux moyen par mille
1866–7	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1867–8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1868–9	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

On voit que la réduction dans les taux par mille entre 1867 et 1868–9 est de $[illegible] et que, tandis que l'augmentation dans le nombre des milles parcourus pendant la même période est très faible, la diminution des recettes est de $[illegible].

La même année indique une plus grande baisse encore, comparativement à 1867–8. La diminution dans les passagers 25,[illegible] et dans les milles 848,914 et dans les recettes $[illegible].

On observera aussi, que pour encourager l'établissement de colons le long du chemin, des billets d'abonnement à 2 c. par mille ont été fournis aux chefs de familles qui font leurs affaires à la Nouvelle-Orléans et dont les familles résident le long du chemin, et à [illegible] par mille à tout postulant, qui prend au moins dix billets à la fois. Ce taux a été établi en 1867, et, au 1er juillet 1868, des billets gratis pour cinq ans à partir de cette date ont été accordés aux chefs de familles qui s'établiraient sur la ligne et y élèveraient une résidence valant au moins $500.

En outre, pour encourager l'établissement de jardins et la culture du sol le long du chemin, le guano et les autres engrais sont transportés aux prix coûtants. Ainsi l'on voit que le Bureau des Directeurs n'a épargné aucun effort pour attirer la population et la colonisation le long du chemin, et il a la confiance que si la paix et la tranquillité eussent été restaurées dans le Sud, et si les récoltes de 1865, de 1866 et de 1867 n'eussent pas manqué en totalité ou en partie, la situation financière de cette Compagnie eût dépassé les espérances de ses plus ardents amis. A l'appui de cette assertion, j'appelle votre attention sur les états suivants de recettes et de dépenses de juin 1865 au 28 février 1869.

Recettes générales des sources suivantes (en omettant des items de peu d'importance), savoir:

Fret	$3,088,[illegible] 33	
Passagers	1,[illegible] 35	
	$4,791,659 68	
Reçu pour transport des malles	72,092 21	
		$1,863,751 89
Obligations de seconde hypothèque		$1,160,000 00
Immeubles		61,995 20
Compte d'emprunt en papier-monnaie et or		58,642 11
Ventes de coton		28,891 79
		$6,176,193 99

Dépenses générales (non compris les petits items) comme suit:

Locomotives	$111,258 40	
Matériel roulant	129,109 38	
Matériel des ateliers et machines	47,952 31	
		$288,320 12
Ponts	$10,068 18	
Levées	12,586 53	
		$12,655 06
Maisons de la division	$501 82	
Bâtisses et terrains de la gare	42,269 27	
Bâtisses des stations	65,914 95	
Hangards et stations d'eau	15,935 87	
		125,763 91
Comptes payables	$217,745 86	
Rachat de petits billets	108,954 10	
		323,699 96
Coupons sur les obligations	1,756,360 00	
Escompte sur do, seconde hypothèque	30,131 86	
Taxes, dépenses, intérêt, escompte et change	276,703 10	
		2,063,194 96
Frais de justice		37,733 31
Dépenses d'exploitation		2,955,981 35
		$6,137,281 67

Après la dernière réunion des actionnaires de la Compagnie, tenue le 13 avril 1868, ils approuvèrent unanimement les actes des législatures de la Louisiane et du Mississipi, refusant de reconnaître aux gouvernements de ces Etats et au maire de la Nouvelle Orléans le droit de voter pour les directeurs sur le stock de l'Etat et de la ville, et les autorisant, au lieu et place, à nommer trois directeurs chacun, pour représenter dans le conseil d'administration les intérêts des dits Etats et ceux de la ville. Cet acte est conséquemment devenu partie intégrante de la Compagnie et ne peut être modifié que de la manière qui y est indiquée.

Nous avons maintenant réglé avec avantage ou transigé avec les différents détenteurs de bons (excepté M. D. D. Withers) qui avaient refusé d'accepter l'arrangement fait avec les détenteurs de bons en Angleterre, en 1866. M. Withers poursuit toujours son procès à la Cinquième Cour de Circuit des Etats-Unis pour le montant ($60,000 avec l'intérêt) qu'il prétend lui être dû.

L'affaire est encore pendante, mais la Compagnie est prête à faire face au jugement de la Cour si l'arrêt en est défavorable.

En juillet dernier, l'honorable juge de la dite Cour nomma deux *masters in chancery*, MM. Cohen et Weller, pour examiner l'administration et la condition des affaires de la Compagnie. Les livres et les papiers furent soumis avec empressement à ces commissaires, et un train fut mis à leur disposition pour examiner tout le chemin depuis la Nouvelle Orléans jusqu'à Canton, ce qu'ils firent de la manière la plus consciencieuse. C'est avec plaisir que j'appelle votre attention sur leur rapport, ci-joint, et dont j'extrais ce qui suit pour montrer ce que ces experts de la Cour des Etats-Unis pensent de l'administration des affaires de la Compagnie par la direction actuelle.

"Presque tous ces embarras pécuniaires sont la conséquence de la désastreuse guerre civile dont le Sud a été récemment le théâtre. Le Chemin est passé tour à tour aux mains des deux armées.... Pendant les années 1862 et 1864 les locomotives et le matériel roulant, à très peu d'exceptions près, ont été détruits, ou endommagés à tel point par les forces hostiles qu'ils ont été mis hors de service.

"Le 24 juin 1865, d'après l'ordre du major-général Canby, qui commandait ce département, la Compagnie fut mise en pleine possession du Chemin, et elle s'occupa sur le champ des réparations nécessaires. La voie était alors en assez bon état jusqu'à Pontchatoula, à 47 milles au nord de la ville, et depuis ce dernier point jusqu'à Brookhaven, c'est-à-dire sur une distance de 81 milles, la plupart des ponts avaient été détruits et le Chemin abandonné depuis le printemps de 1863. Sur ces entrefaites la luxuriante végétation de cette partie du pays, ayant accru hors de proportion, l'ombre et l'humidité, les solives de pin sur lesquelles sont posés les rails ainsi que les trois quarts des traverses furent pourries, et on dût les remplacer pour que la circulation des trains eût lieu sans danger.

"De Brookhaven à Jackson, distance de 55 milles, le Chemin, quoique en fort mauvais état, servait encore, à l'exception de deux milles et demi au sud de Jackson. De ce dernier point à Canton, distance de 23 milles, la voie quoique souvent saccagée, donnait encore passage aux convois.

"Le matériel roulant remis à la fin de la guerre comprenait 3 locomotives, dont deux endommagées et en partie brûlées, 2 wagons à passagers de deuxième classe, 1 wagon à passagers de première classe, 1 wagon à bagage, 1 wagon à provisions, 4 wagons à compartiments, 2 wagons à bestiaux, 11 wagons plats.

"Le matériel roulant remis par les autorités militaires de la Nlle-Orléans, comprenait 1 locomotive, 1 wagon à passagers, 4 wagons à compartiments, 10 wagons plats, 1 wagon à bagages et 20 wagons à bestiaux.

"De toutes les gares, plateformes, hangars, stations d'eau et maisons d'attente, qui étaient en excellent état en 1862, il ne restait que les édifices à Osyka, Magnolia et Summit, le reste ayant été détruit par les armées belligérantes. Que l'on compare ces chiffres avec ceux de 1861, en ce qui concerne le matériel, et l'on verra combien la Compagnie a souffert de la guerre. Celle-ci avait avant les hostilités 45 locomotives, dont 7 n'avaient jamais été attelées à un train, 37 wagons à passagers, dont 11 n'avaient jamais servi, 10 wagons à bagages et wagons-exprès, 503 wagons à fret et à mains.

"Dans ces circonstances aussi désastreuses, sans un dollar en caisse, les directeurs entreprirent avec une louable énergie de réparer complètement la voie, et le 30 octobre, quatre mois après la remise du chemin entre leurs mains, des trains le parcouraient d'un bout à l'autre.

"Pour avoir reconstruit et réparé 78 ponts, créé seize bassins de drainage, mesurant 3100 pieds d'étendue, placé sur la voie quatre mille deux cents traverses, relevé les dépôts et les stations, acheté le matériel roulant nécessaire les outils, etc., sans autre ressource que le crédit individuel des directeurs et les recettes du chemin, et sans augmenter la dette de la Compagnie, les plus grands éloges doivent être décernés au conseil d'administration.

"Après ces remarques générales, nous allons signaler les pertes principales qui ont entraîné la direction et l'ont empêchée d'étendre le chemin. Elle a dépensé au Nord de Canton $[illegible],964 40, les travaux de terrassement et les ponts étaient terminés. Les rails avaient été achetés et étaient à la Nlle Orléans, où un certain nombre fut volé et d'autres saisis par le gouvernement fédéral. Ces rails représentaient une valeur de $1[illegible],640.

"A la fin de la guerre, les directeurs n'avaient en caisse que des billets ou des bonds confédérés, s'élevant à $[illegible] 50 et qui n'avaient absolument aucune valeur. Par suite de la destruction de leur matériel roulant, ils furent obligés de dépenser seulement en locomotives et en wagons, la somme de $523,264 41. Ils avaient acheté pendant la guerre cinq cents balles de coton que les confédérés brûlèrent quand ils furent chassés de Canton. Ce coton valait $[illegible]. Les pertes s'élevant en moyenne à $[illegible]404,471—03 suffisaient à embarrasser quelque compagnie que ce fût.

"Le Surintendant général, M. Williams, a toutes les qualités requises pour la position qu'il occupe, et le Président et les Directeurs travaillent avec zèle à assurer le succès permanent de l'entreprise.

"Le chemin de fer de Jackson a 206 milles de longueur et est le principal chemin de la grande ligne qui unit la Nouvelle-Orléans aux grandes villes du Nord et de l'Ouest, et nous sommes persuadés que ni les intérêts des détenteurs de bonds, ni ceux des actionnaires ne seraient servis par la nomination d'un Receveur. Les directeurs et les officiers actuels sont des hommes honorables et sont sous tous les rapports capables de gérer les affaires de la Compagnie.

"Le chemin est maintenant en excellent état, avec un matériel suffisant pour répondre à tous les besoins du public et nous ne voyons pas pourquoi ce chemin ne pourrait se trouver sous peu [illegible]. Il n'y a pas de danger [illegible] l'Etat de la Louisiane et la ville de la Nouvelle-Orléans au Conseil d'administration donneraient l'alarme et prendraient les mesures légales nécessaires pour sauvegarder les $3,000,000 de stock qu'ils y représentent."

"Depuis la guerre plusieurs manufactures ont été établies et d'autres s'élèvent des deux côtés de la voie, circonstance qui promet un accroissement de recettes. Le chemin traverse les terres à coton les plus riches du Sud, et il [illegible] produite par le pays.

"Nous devons des remerciements au président et aux directeurs pour les facilités qu'ils nous ont offertes dans l'accomplissement de la tâche qui nous était confiée. Dans le cours de notre examen des affaires financières de la Compagnie, nous avons dû vérifier l'exactitude des rapports annuels, et nous avons obtenu beaucoup de renseignements qui ne s'y trouvaient pas. Nous en sommes principalement redevables à M. E. S. Charles, qui est attaché à la Compagnie depuis son organisation. Celle-ci lui est redevable d'avoir des livres et des papiers tenus dans l'ordre excellent où nous les avons trouvés."

Comme la vitesse et les taux au pro rata des chemins de fer sont des questions qui exercent une grande influence sur le succès ou l'insuccès des compagnies de chemins de fer, je crois devoir appeler votre attention sur un article, puisé à bonne source, qui donne tout simplement ce détail important dans l'administration des chemins de fer. Le colonel Hammond, l'ancien surintendant du Chicago, Burlington and Quincy Railroad, a été dernièrement avec plusieurs autres devant un comité du Sénat de l'Illinois.

"Un fait bien établi dans l'économie politique des chemins de fer, c'est que la vitesse est l'essence de leurs dépenses. Cette règle, selon l'expression ordinaire, est que "les frais de locomotion augmentent en raison du carré de la vitesse". Ainsi, une vitesse de dix milles à l'heure serait égale à 100, de vingt milles égale à 400, de quarante milles égale à 1,600.

"Cette différence dans les frais de la locomotion des trains étant dans la proportion de [illegible], entre une vitesse [illegible] et le train de la malle poste, on devrait en tenir compte [illegible]. Les exigences du commerce exigeraient plus grandes différences dans la vitesse à mesure que les affaires du pays prendront un plus vaste développement. Il a été démontré qu'un chemin à charbon (à double voie, de manière à éviter [illegible]) [illegible] combustible, dont les wagons retournent à vide et qui, par suite de la concurrence, est obligé de prendre du fret à bas prix, a pu faire des profits suffisants en bornant ses trains à une vitesse de sept milles par heure. On considère dix milles par heure comme la moyenne de vitesse la plus élevée pour les trains de marchandises—sans transbordement.

"Mais certaines choses peuvent être considérées comme réglées en matière d'administration du chemin de fer. J'en mentionnerai quelques-unes. C'est un principe fondamental que chaque route doit être gérée sans jamais perdre de vue les recettes, les dépenses, les réparations et une juste rétribution pour le capital employé. Cela est nécessaire à tous les intérêts. Tous les hommes sérieux admettent que les chemins qui ne donnent pas de profits ne répondent pas d'une manière satisfaisante à la juste attente de leurs patrons. Il est de l'intérêt de tout le monde que ces chemins payent. C'est spécialement l'intérêt de la communauté qui recueille directement les avantages d'une route bonne, sûre et bien gérée, en plutôt qui souffre des inconvénients et des désagréments d'une mauvaise route ou d'une route peu sûre pour la transaction de ses affaires journalières. On voit par là qu'il est de l'intérêt de tous que chaque route fasse tous les transports dont il est possible de tirer un bénéfice, bien que les prix puissent être de beaucoup au-dessous du terme moyen exigé.

"Il est aussi bien établi que c'est le devoir et l'intérêt de toutes les routes de favoriser et développer ses affaires locales, et par ces mots j'entends les affaires qui appartiennent à leur ligne et qui ne peuvent être détournées par d'autres routes. De ces affaires locales, une route tire son portion principal et c'est ce qu'elle doit regarder tout d'abord pour avoir un revenu nécessaire à son succès.

"Les intérêts locaux du peuple sur une ligne ne peuvent être en antagonisme avec la route aussi longtemps que les prix exigés sont justes et convenables. Ils seront certainement justes et convenables tant qu'ils ne produiront qu'un revenu raisonnable sur le capital investi dans l'entreprise et montreront une déduction raisonnable sur le coût de wagonnage. Il a été suggéré qu'il est injuste de faire pour les affaires locales, et pour des distances limitées, des prix plus élevés que pour des affaires engagées sur tout le parcours de la ligne. C'est là une erreur. La communauté reçoit de la route tous les avantages venant de la différence entre les prix exigés par le chemin de fer et le coût du wagonnage dans toutes les affaires locales, ce qui, nous l'avons vu dans l'affaire du fermier vivant à une distance de 10 milles du marché, épargne au bas mot les deux tiers du coût. Il n'y a aucune injustice ni aucun tort pour le fermier qui reste à 10 milles du marché, si le fermier qui reste à 100 milles a son transport fait à meilleur marché par mille, pourvu qu'il ne soit pas fait au-dessous du coût, car c'est justement en raison du profit fait sur les affaires de 100 milles que la Compagnie est à même de faire les affaires de moins d'étendue à un taux plus bas et aussi d'agir avec justice à l'égard des actionnaires.

"Une autre chose a été prouvée par l'expérience, c'est que les taux sur toutes les affaires de transit ou contingentes, ces dernières sont celles qui pourraient être détournées par des lignes concurrentes, doivent être les mêmes sur toutes les routes quelle que soit leur étendue.

"Comme il n'y a pas deux de ces routes concurrentes qui aient la même étendue, les prix demandés sur tout article de fret entre les deux points concurrents doivent être à un différent taux par mille sur chacune des routes, moins par mille sur la plus longue et plus par mille sur la plus courte. Chaque route par conséquent aura plus par mille sur une partie de son cours que ses lignes rivales et moins sur une autre partie. Par exemple, Ottumwa est un point de concurrence pour porter les produits à Chicago et la ligne de Chicago, Burlington et Quincy, par la connexion avec le chemin de fer de Burlington et Missouri, aura plus par mille que sa rivale de Desmoines Valley, parce que c'est la plus courte ligne, pendant que le total est le même dans les deux cas.

"Une autre chose est établie sans conteste parmi les experts en fait de chemins de fer—c'est que les affaires de transit, faites généralement avec des trains complets, coûtent moins que les affaires locales, qui se font occasionnellement le long de la ligne. Cette différence est considérable et doit entrer dans le calcul des taux faits par les gérants de la route. Un train partant du fleuve Mississipi, en partie chargé et en partie vide, s'arrêtant pour laisser des chars vides et prendre des chars chargés entre ce point de départ et Chicago, peut coûter plus d'argent à la Compagnie et gagner moins que s'il était parti avec un train complet, bien que le fret de transit coûte moins par mille que le fret local des points intermédiaires. Cela est mieux démontré quand le train part entièrement vide. Il faut aussi faire entrer en ligne de compte certaines détériorations et dépenses qui ne dépendent pas de la source des affaires faites. La détérioration naturelle des ponts, des points d'attente, barrières, bâtisses de gare, chars, affaissement des digues et certaines dépenses de station ne sont ni augmentées ni diminuées par les affaires de transit et les dépenses contingentes. On a porté cela à un tiers au moins de toutes les dépenses d'une route, y compris son équipement, ce qui prouve d'une manière incontestable et hors de doute, que les affaires de transit ou contingentes peuvent être faites à un tiers [illegible] par mille au-dessous du prix des autres affaires, et donner autant de profit que les transports locaux qui, sans ces affaires de transit, auraient à subir tout le poids des frais.

"La plus difficile partie des affaires du chemin de fer est l'adaptation des capacités de la route à la variété infinie des circonstances et des conditions qui se présentent d'elles-mêmes. Si un niveau permanent de taux était possible, les directeurs de chemin de fer auraient suivi avec la plus grande ardeur le principe du prorata et leur œuvre aurait été peu difficile. C'est à cause de l'entière impossibilité de ce système qu'il est nécessaire de choisir pour directeurs ou gérants des hommes de grande expérience et capacité pour juger le cours du commerce, prévoir les besoins du pays et répondre à tous les besoins de la communauté, sans nuire aux intérêts qui leur sont confiés.

"Un taux de prorata sur les passagers est également injuste comme sur le fret, bien que l'injustice puisse ne pas être si apparente, ce taux ignore la différence entre le coût des affaires faites en gros et le détail. Un passager peut-il être transporté d'un point à l'autre point intermédiaire de la ligne, s'arrêtant [illegible], avec son bagage, à chaque station au même prix et avec aussi peu de risque que s'il parcourt toute la ligne d'une extrémité à l'autre, sans interrompre son voyage? Qui paye l'homme de la station pour prendre et porter son bagage, pour échauffer et éclairer la salle des voyageurs? Qui garantit qu'il ne se cassera pas les membres ou qu'il ne se fera aucun mal aux 40 ou aux 50 stations où il s'arrêtera?

"Le moins qui puisse être dit, c'est que la Compagnie court 40 ou 50 chances contre une pour le cas du passager qui s'arrête aux stations, et ce passager, qui fait ainsi son voyage en parties brisées, demandera-t-il tout cela au même prix que le voyageur qui fait tout le trajet sans s'arrêter?

"Si les matières qui précèdent sont bien établies, il s'en suit:

1o. Que le prorata ou le taux uniforme serait injuste et impraticable, injuste pour les chemins de fer et leurs patrons et en même temps impraticable dans son adoption.

2o. Que les besoins variés et toujours croissants de ce nouveau pays ne pourraient être favorisés et développés de manière à répondre à la demande d'une population plus serrée ayant des occupations industrielles diverses.

3o. Que de longues affaires de transit peuvent être faites maintenant et sont faites par le chemin de l'Illinois à un taux largement rémunérateur et avec grand profit, et cela même aux deux tiers du taux moyen des affaires locales.

4o. Qu'avec tout bill établissant des taux égaux par mille ou par tonne de fret ou par tête de passager, toutes ces affaires seraient perdues pour les chemins de l'Illinois qui en forment seulement cet Etat. Je ne connais pas une seule exception.

5o. Que les profits provenant d'affaires étrangères, ainsi perdus pour la route, devront être faits sur les affaires locales, ce qui ajouterait aux taux locaux et augmenterait de beaucoup les charges qui pèsent sur le peuple.

6o. Aucun tarif ne peut être adopté qui n'a pas pour but une juste rémunération du capital investi et ce but ne peut être atteint avec des affaires de transit, il faut qu'on y arrive avec le produit des affaires locales et des transports locaux.

7o. Que l'adoption de la mesure fera descendre la ville de Chicago de sa position de métropole du Grand Nord Ouest, ayant tout un empire dans sa dépendance et cette ville n'aura plus qu'une moitié de l'Etat de l'Illinois comme source d'affaires. Le plus grand centre de chemins de fer du monde serait paralysé du seul coup, et un démenti serait donné à la sagacité commerciale qui l'a conçu.

8o. Qu'un taux de prorata ou uniforme, causera beaucoup d'incertitude aux valeurs, augmentera la valeur des fermes et toutes les industries situées près du marché dans une proportion qui étonnera grandement les hommes qui pensent peu, et réduira dans une même proportion la valeur des industries plus éloignées.

9o. Probablement quand une ferme à 10 milles d'un marché donné, peut avoir son grain transporté pour 3 1|4 à 4 cents par boisseau la ferme à 165 milles du même marché payerait 40 cents par boisseau. La différence de $10 par arpent dans la valeur de 20 boisseaux par arpent, étant l'intérêt sur une différence dans la valeur des fermes de plus de $150 par arpent. Cela anéantirait entièrement toutes les valeurs dans les fermes éloignées qui ne pourraient lutter sur les marchés avec les fermes du voisinage."

M. Albert Fink, l'habile surintendant général du "Louisville and Nashville Railroad", s'exprime ainsi dans son dernier rapport annuel:

"Le revenu résultant du trafic général est [illegible] pour cent du revenu total, et d'un peu plus de 61 pour cent des recettes locales. Bien qu'il soit généralement admis que le passage du trafic considérable de transit sur le chemin doive être rémunérateur pour la Compagnie, le fait que les intérêts locaux doivent en tirer un grand bénéfice n'est presque jamais convenablement apprécié. Il n'y a pas de doute, pour cette raison, que les expéditeurs locaux considèrent comme un acte d'injustice à leur égard—eux, les constructeurs du chemin—le fait que la Compagnie transporte le fret venant d'une distance éloignée, en d'autres mots, le fret de transit, à des prix plus bas que ceux qu'elle demande pour le fret local. Ils argumentent—et ces arguments peuvent paraître plausibles à ceux qui ignorent les principes régissant la matière—que les populations qui ont contribué directement à la construction du chemin doivent avoir des avantages auxquels n'ont pas droit ceux qui n'ont jamais fourni un dollar pour l'entreprise. S'il ne s'agissait que d'une question de préférence ce devrait certainement être le cas. Mais en réalité, voici la question véritable: Le trafic de transit doit-il être assuré à la ligne, ou bien abandonné aux autres voies? Il est évident que si les tarifs ne sont pas en rapport avec ceux des lignes concurrentes, cette partie des affaires sera perdue pour la Compagnie.

Pendant l'année passée, cette Compagnie a réalisé du trafic de transit seulement une somme de $812,836 76 sur lesquels $[illegible] pour cent ont été dépensés dans l'exploitation du Chemin, laissant un profit net de $335,2[illegible] égal aux 36,47|100 pour cent du revenu net total. Ainsi, les populations vivant à une distance éloignée, qui n'ont eu rien à faire avec la construction du Chemin, ont contribué largement au succès de l'entreprise. Les propriétaires du Chemin n'ont pas été les seuls à recueillir les avantages de ces affaires. La somme de $477,622 89, montant des dépenses d'exploitation, a été presque entièrement dépensée sur le parcours de la voie, stimulant ainsi le commerce en accroissant la richesse des Etats traversés par la ligne. Maintenant, si ces affaires n'eussent point été assurées au Chemin par des tarifs qui seuls pouvaient les lui faire obtenir, il eût été indispensable, ou bien d'augmenter les tarifs locaux de 36,47|100 pour cent, ou bien de réduire le dividende annuel de 4, 3 dixièmes pour cent, en portant celui-ci à 1 7|10 au lieu de 6 pour cent sur le capital des actions.

Mais tant que le chemin sera exploité dans l'intérêt des actionnaires, et non au profit d'une certaine classe d'expéditeurs, il faudra avoir pour but principal d'assurer toujours un revenu suffisant pour payer un dividende convenable au capital investi. Si seulement le trafic de transit est négligé, ou bien s'il est rejeté sur des routes concurrentes par des tarifs élevés, ou l'expéditeur local devra supporter le montant total de la perte ou les propriétaires du chemin devront perdre l'intérêt de leur capital, et dans ce dernier cas les expéditeurs locaux devront encore fournir à toutes les dépenses de l'exploitation, sans quoi la route ne pourra être longtemps tenue en exploitation. Le résultat immanquable serait donc d'élever les tarifs locaux, pendant que, d'autre part, avec un grand mouvement d'affaires de transit la Compagnie serait à même de les abaisser.

En conséquence de ces faits, il est évident que l'opposition si fréquemment faite par les intérêts locaux aux efforts que font les compagnies de chemins de fer pour s'assurer les affaires de transit par de judicieuses extensions ou en reliant leurs chemins avec les lignes déjà existantes, afin de pouvoir pénétrer dans le sein de contrées autrement inaccessibles, ou de se mettre à même de lutter avec les routes concurrentes, que cette opposition, si elle était couronnée de succès, aurait pour conséquence d'être invariablement funeste aux intérêts locaux comme à ceux des compagnies de chemins de fer.

Plus les affaires d'une compagnie seront étendues, moins les frais de transport seront élevés.

La Compagnie du chemin de fer de Baltimore et de l'Ohio, par exemple, avec des recettes d'environ $1,000,000 par mois, a exploité un parcours à peu près égal à celui de la compagnie du chemin de fer de Louisville et Nashville (en y comprenant les voies louées), porte le fret à un coût de un pour cent par tonne et par mille de moins que la compagnie du chemin de fer de Louisville et Nashville dont les recettes, par mois, sont seulement d'environ $250,000, soit 2 28|100 pour cent par tonne et par mille.

Le *American Railway Times*, dans un article sur les "Tarifs ou Prorata" écrit ce qui suit:

Nous avons déjà démontré que les tarifs de fret au prorata ne sont un avantage ni pour le chemin de fer ni pour le public, et nous allons reproduire aujourd'hui quelques chiffres et des faits à l'appui de notre opinion. Les intérêts d'une compagnie et ceux du public sont identiques ou devraient l'être, et toute déviation de cette vérité dans la pratique, pendant un temps quelconque, est nuisible à l'une et à l'autre des deux parties. Il y a divers éléments à considérer dans cette question, attendu que les conditions physiques des lignes diffèrent autant que le montant du trafic et la distance à laquelle chaque tonne doit être transportée.

Il est admis par tous ceux qui ont quelques connaissances des questions de chemin de fer qu'un bon tarif doit être gradué et non fait au pro rata pour les différentes distances. Mais l'échelle, ou le chiffre de la graduation, est une matière difficile à régler. Pour être juste envers les longues distances, nous devrions point en tirer un profit plus grand par tonne et par mille que des distances courtes, et on verra approximativement par les chiffres qui suivent, combien moins nous pouvons demander par tonne et par mille, aux parcours de longue étendue, qu'à ceux de petite étendue, tout en réalisant autant de profit.

En nous appuyant sur un rapport de chemin de fer qui divise toutes les dépenses d'exploitation en classes ayant pour base le montant du fret transporté, nous trouvons que la distance moyenne parcourue par une tonne de fret est de 120 milles, que le coût moyen du transport par tonne et par mille est de 96 cents, et que la proportion de ce qu'on appelle les dépenses permanentes relativement à la totalité des dépenses s'élève à 24 71 et 34 pour cent. Sur la distance de 120 milles, à 0 96 par mille, le transport de la tonne revient à 115, 2 cents sur lesquels 31 pour cent ou 30 cents sont applicables aux frais généraux, tandis que le surplus, soit 76 cents, est à répartir sur le trajet de 120 milles; ce qui donne ainsi comme prix actuel du transport par tonne et par mille 0, 63 cents. Partant de là, le tableau suivant indique les chiffres pour diverses distances:

Milles	Fixe	Variable	Total	Par mille
Dix	30	[illegible]	45 20	4.52
Vingt	30	[illegible]	51.60	2.58
Trente	30	[illegible]	57.90	1.93
Quarante	30	[illegible]	64.[illegible]	1.60
Cinquante	30	[illegible]	70.80	1.41
Soixante	30	[illegible]	76.80	1.28

Et de la dernière colonne nous déduisons:

Milles.	Coût par tonne par mille	Profit par tonne par mille à un taux uniforme prorata de 6 cents.	Taux par tonne par mille pour assurer un profit constant pour toutes les distances de 1 cent.
Dix	4.52	0.55	5.50
Vingt	2.58	1.42	3.58
Trente	1.93	2.07	2.94
Quarante	1.60	2.40	2.60
Cinquante	1.41	2.60	2.41
Soixante	1.28	2.72	2.28

C'est-à-dire, si nous fixons un taux *prorata*, en égard à la distance, nous retirons près de six fois plus de profit par tonne par mille d'une personne qui travaille avec le désavantage de demeurer à une longue distance du marché (soixante milles) que nous n'en retirerons d'un homme qui demeure à une petite distance (dix milles). La colonne quatre montre que même en retirant le même profit par tonne, par mille d'une personne qui est à 60 milles que d'une qui est à 10 milles, nous devrions lui demander seulement en plus 41 pour cent autant par tonne et par mille que nous demandons à une personne qui est à 10 milles sur un chemin de fer qui a 60 milles de long, les étendues relatives de territoire desservies par un tarif uniforme et par un tarif gradué sont, respectivement (de 2,010 et 8,577 milles carrés). Et c'est ici qu'un tarif gradué profite au public et à la Compagnie non seulement en étendant les facilités de transport à un territoire plus large, sans perte, mais encore en attirant constamment les affaires, de façon qu'elles puissent être faites en gros en quantités telles qu'il soit possible de graduellement réduire les dépenses de train par tonne, et de la sorte, si le chemin traite justement le public, d'accorder une réduction générale des taux.

Dans l'arrangement du trafic des passagers, la règle du pro rata par mille n'est pas si embarrassante et n'opère pas aussi injustement, parce que la différence dans le coût par mille, entre un parcours long et court, n'est pas si grande, parce que les passagers ne nécessitent pas de main-d'œuvre, tandis qu'il en faut pour charger et décharger le frêt. En fait, la grande majorité des administrateurs croient utile de prendre des abonnements pour les passages à courte distance, en faisant payer de un cent et quart à deux cents par mille pour les passagers abonnés pour la saison, tandis que pour un passage accidentel la moyenne du taux est de quatre cents par mille. Pour un parcours entier de plusieurs cent milles, le taux est d'environ trois cents par mille.

L'éditeur distingué de cette habile publication périodique, "la Revue de De Bow," fait la remarque suivante dans un des derniers numéros du *Bulletin* de la Nlle-Orléans:

"Il y a bien peu de chemins dont les frets s'équilibrent, c'est à dire qui portent autant de fret dans un sens que dans l'autre. Nous pourrions mentionner un chemin qui n'est pas à un millier de milles de la Nouvelle Orléans, et qui ne porte pas en montant vingt pour cent du fret qu'il apporte en descendant. Il est, cependant, clair, que bien peu de choses peuvent être faites pour en faire monter les trains que de les faire redescendre. Il est peut-être surprenant pour ceux qui ne sont pas familiers avec ce sujet d'apprendre qu'il en coûte presque autant de faire courir un train vide qu'un train plein. La dépense principale dans la conduite de la course d'un train consiste en quantités constantes et éventuelles. Les dépenses constantes sont l'intérêt sur le capital, la détérioration et l'assurance sur tout ce qui est permanent, les salaires et les gages. Ces dépenses continuent même si le chemin s'arrête. Les dépenses contingentes sont l'usure, l'assurance et le coût pour faire courir la locomotive et le train lourd ou léger de fret.

"Nous avons vu ces dépenses constantes évaluées à près de 80 pour cent de toutes les dépenses du chemin. Il y a bien peu de chemins sur lesquels chaque train porte tout ce que la locomotive peut traîner. Il y a donc une plus ou moins grande perte de force motrice, qu'il est de l'intérêt de la compagnie d'utiliser. Il en sera donc que si un train de fret est envoyé sur le chemin avec un tonnage moindre que celui que la locomotive peut tirer, il sera économique d'y ajouter des wagons de façon à atteindre toute la capacité de la locomotive. Si du train est prêt à partir avec seulement [illegible] tonneaux de fret, quand la locomotive peut en tirer cent, il vaut évidemment mieux prendre vingt-cinq tonneaux de fret de transit, complet, surtout si ce fret vient tout chargé sur les wagons d'une autre compagnie, à un taux plus bas par tonne et par mille que ce qui serait le prix du fret local ou des stations du chemin.

"Nous pouvons aller plus loin. Si une compagnie prend du fret de transit complet qu'elle ne pourrait obtenir autrement, à un taux qui ne représente qu'un peu plus que les dépenses contingentes ou courantes, cet excédent est clairement un gain net, qui serait perdu si la compagnie refusait. Loin donc que l'expéditeur local ou du parcours éprouve un tort par une pareille accession au trafic du chemin, cela met la compagnie plus à même de se conformer au contrat résultant de sa charte. Cela amène un revenu aux dividendes de la communauté intéressée dans le chemin, en amenant de l'argent du dehors dans les caisses de la compagnie.

Conformément aux faits établis dans les extraits ci-dessus et aux vues exprimées qui concordent pleinement avec celles du conseil, nous nous sommes efforcés depuis quelque temps de, [illegible] quelques échecs décourageants dus au nombre de chemins qu'il fallait faire entrer dans l'arrangement, de construire, comme on l'a déjà dit, une ligne de transit complet sur les différentes lignes reliées entre elles. Nous avons tout lieu de croire que nos efforts vont être couronnés de succès.

En terminant ce rapport, je désire offrir mes remerciements aux membres du Conseil, spécialement, au président du comité exécutif, M. W. Henderson pour l'assistance qu'il m'a donnée dans la direction des affaires de la Compagnie, et c'est avec plaisir que j'appelle votre attention sur l'habileté consciencieuse avec laquelle le surintendant général, M. T. S. Williams, et les autres employés de la Compagnie ont rempli leurs laborieuses fonctions.

Respectueusement soumis.

G. T. Beauregard, Président.

De juin 1865 au 28 février 1869, nous avons placé sur la voie plus de 300,000 traverses, coûtant de $155,000 à 160,000.

Jusqu'au 1er mars 1868, il a été construit et réparé 78 ponts et 16 *drains*. Voir le 11me rapport annuel, pages 12 et 13.

Pendant l'année expirée le 1er mars 1867, 109 ponts et 3 traverses de ponts ont été reconstruits, et 25 ponts réparés. Voir le 12me rapport annuel, page 25.

Pendant l'année expirée le 1er mars 1868, 36 ponts ont été reconstruits et 90 réparés. Voir le 13me rapport annuel, page 26.

Pendant l'année expirée le 1er mars 1869, [illegible] ponts ont été reconstruits et plusieurs autres ont été remis en état, 57,230 pieds de bois, en longueur, ont été employés, plus de 9 milles de chemin ont été remblayés, 4,400 pieds de voies d'évitement ont été établis, 4 nouvelles *section houses* ont été construites, ainsi que 7 plateformes pour coton, sur divers points, un grand dépôt de bestiaux à Canton, et une citerne de 5,000 gallons à Byram.

"Matériel roulant du 28 février 1861—45 locomotives, 37 wagons à passagers, 576 autres wagons divers. Matériel roulant du 24 juin 1865—3 locomotives, 3 wagons à passagers, 19 autres wagons, le tout en mauvais état. Matériel roulant du 28 février 1869—31 locomotives, 36 wagons, 455 autres wagons (divers), 30 wagons plats pour transportes de bois.

PAR LE TELEGRAPHE.

DÉPÊCHES TRANSMISES A L'*ABEILLE*

Nouvelles de Washington.

Washington, 19—Nominations aujourd'hui: Edwin Belcher, couleur, assesseur du 3me District en Géorgie; Wm. W. Douglas, 1er District, Va; Robert W. Wisham, collecteur du 3me District, Arkansas, James Mullins, du 3me District, Tenn.; James J. Fanning, du 3me District, Géorgie, Charles A. Raymond, 1er de Virginie, Robert T. Patterson, Sud du Tenn.; J. N. Jarvis, collecteur des Douanes à Cherrystone, Va., Wm. A. McDonnell, registrar du bureau des terres à Huntsville, Alabama; Daniel T. Boynton, agent de pension à Knoxville.

Parmi les maîtres de poste sont O. M. Blocker, à Fayetteville, Caroline du Nord; Ed H. Reed, Jacksonville, Floride, J. N. Corbett, Sumpter, Caroline du Sud.

Les sénateurs de la Californie, Casserly et Cole ont nié aujourd'hui en plein Sénat avoir autorisé l'assertion que Grant voulût convoquer une session extraordinaire du Congrès au sujet des affaires de Cuba.

Motley doit être à son poste vers le 1er juin. Reverdy Johnson fera un tour en Europe avant de revenir aux Etats Unis.

L'état du Trésor accuse $88,000,000 en espèces, $19,000,000, en certificats, $8,000,000 en circulation.

Une dépêche à la *Tribune* de New York dit que le sénateur Ross a battu Grant sur la confirmation du maître de poste à Lawrence Kansas. Ross en a appelé au Sénat et a dit qu'un sénateur devait contrôler la nomination du maître de poste dans sa propre ville. Le Sénat, adoptant cette doctrine, n'a donné que 8 voix au postulant nommé par Grant.

Le discours de Chandler a été belliqueux. Il espère un règlement pacifique sur la base de sa résolution, mais si l'Angleterre veut la guerre, qu'elle soit courte, vive et décisive. Les 60,000 vétérans du Michigan seuls se chargeraient du Canada.

La résolution a été référée au comité des affaires étrangères.

Le navire-école Saratoga partira dans peu de jours pour faire une croisière vers les côtes cubaines.

Parmi les employés renvoyés du département des finances est un frère du gén. Sam Houston. Le col. Houston était employé depuis plusieurs années.

Tout le monde ici semble être d'opinion que les élections du Mississippi ne devraient pas avoir lieu avant l'automne.

Parmi les confirmations d'aujourd'hui sont J. K. Martin, de l'Alabama, 6e auditeur du trésor; Lewis Johnson, marshall de la Caroline du Sud; Jackson, maître de poste, Prince Edward, Va.; J. Holmes Grover, consul à Ancona; B. O. Duncan, de la Car. du Sud, consul à Elsinore. Collecteurs des douanes: Collins, à Brunswick, Ge., et Wm. J. Spencer, à St Mary, Georgie.

New York, 19, au soir—Coton sans changement décidé. Vendu 1800 balles. Mid. 28 3|4. Farine inactive et lourde. Sucre calme et ferme. Café calme et très ferme.

New York, 19, au soir—Fonds du Sud généralement fermes. Georgie 80. Argent à 7. Sterling 108 1|8. Or, excité, fermant à 34 avec une tendance à la hausse.

(*Dépêches de Londe.*)

Paris, 18—Le Corps législatif a été le théâtre d'une grande discussion hier. Thiers a dénoncé la liberté commerciale de France comme étant, ainsi que la liberté politique, une farce. Des débats très-vifs ont suivi, et la séance a failli être levée.

Madrid, 18—La construction des canonnières pour les eaux cubaines, progresse avec activité. On croit qu'elles seront prêtes à partir vers la fin de juin.

Le cabinet diffère au sujet des douanes. Il est probable que Figuerola, ministre des finances, et d'autres membres du cabinet, résigneront.

On rapporte que le prince Charles de Prusse et le prince de Luxembourg, seront candidats pour le trône espagnol.

On dit qu'un directoire a été formé avec Serrano, Prim et Olozaga pour membres.

Florence, 18—Le duc d'Aosta doit visiter Lisbonne.

Havane, 18—Le général Buceta est arrivé d'Espagne. Des arcs ont été élevés dans le voisinage du quai en l'honneur des volontaires Catalans nouvellement arrivés. [illegible] lots de [illegible] appartenant à [illegible] mis dans le [illegible] du général Dulce, ont été [illegible] du gouvernement [illegible] toute personne voulant vendre les produits ou des propriétés.

New York, 18 avril—Une dépêche de la Havane au *Herald* dit que le [illegible] contre la condamnation du Mary Lowell.

La presse havanaise conseille l'expulsion des Cubains américains.

Le steamer espagnol de guerre, Barcelone, a abordé dernièrement le schooner Ellis, de Kingston pour Santiago, soupçonné de transporter du matériel de guerre pour les insurgés. Le consul anglais fait une enquête sur cette affaire.

Ville de Mexico, par Washington, 18—Le congrès s'est ouvert le 1er du courant. Le discours du président est sans importance. Les lois suivantes ont été soumises: Taxes sur les mines, abolition des droits de douane dans l'intérieur, impôt foncier, pour l'émission de 15 millions de circulation en papier.

Des accusations ont été portées en plein contre le ministre de la guerre pour manque d'énergie dans les affaires de Puebla et Yucatan.

Le colonel Cabalina, qui a commandé durant les troubles de Yucatan, est accusé. Le déficit dans le Trésor se monte à 9 millions. Romero a fait un rapport financier élaboré. Lerdo de Tejada s'oppose au rapport, qui sera probablement déposé sur le bureau.

Le Congrès suspendra les articles de la Constitution qui défendent l'exécution des bandits sans procès. On s'attend à ce que, se révolutionnant, Sinaloa se déclarera en faveur de l'annexion aux Etats Unis. D'autres Etats du Nord sont prêts à en faire autant.

La révolution de Sinaloa gagne du terrain. Jesus Marquez, avec 4,000 hommes, s'est prononcé contre le gouvernement.

ANCIEN ET EFFICACE.

PLUS DE TRENTE ANS DEVANT LE PUBLIC.

LES CÉLÈBRES PILULES DU Dr C. McLANE POUR LA MALADIE DE FOIE.

La plus grande découverte médicale du siècle.

Des millions de malades en constatent les mérites.

Toutes les familles et chacun devraient en avoir.

SOUFFREZ-VOUS MAINTENANT?

Avez vous mal de tête ou une douleur au dos?
Avez vous la constipation?
Avez vous des aigreurs?
Avez-vous une mauvaise haleine?
Avez vous les mains et les pieds froids?
Avez-vous la fièvre en frisson?
Avez-vous des palpitations de cœur?

SERVEZ-VOUS DES PILULES DU Dr McLANE.

Avez vous une interruption des menstrues?
Avez-vous des vomissements?
Avez-vous des irrégularités ou des faiblesses?
Avez-vous des [illegible]?
Avez-vous une peau jaune ou [illegible]?

ANCIEN ET EFFICACE

SERVEZ-VOUS DES PILULES DU Dr McLANE.

Avez-vous des [illegible]?
Avez-vous un estomac [illegible]?
Avez-vous un esprit sombre ou un manque d'appétit?
Avez-vous des symptômes de [illegible]?

SERVEZ-VOUS DES PILULES DU Dr McLANE.

Evitez toutes contrefaçons. Les délais sont dangereux. [illegible] que les PILULES DU Dr McLANE POUR LA MALADIE DE FOIE [illegible] véritables que celles qui portent la signature de

FLEMING BROTHERS.

On les vend dans le monde entier.

MARIÉ, samedi [illegible] M. PIERRE DUPONT à Mlle JOSEPHINE CECILE CHABERT [illegible]

Décédée hier, à [illegible] Mme ELISE FAIVRE, Vve Lambert, âgée de soixante [illegible] ans, née à Levier, département du Doubs (France). Les amis et connaissances de la famille sont priés [illegible] d'assister à son enterrement qui aura lieu [illegible] à 4 heures. Le convoi partira de la maison mortuaire, rue du Colisée, No 93, Quatrième District.

De la part de son fils.

OR ARGENT, Billets de Ville et d'Etat, Bons de Ville, etc., AU BUREAU DE CHANGE DE

J. BRETTE,

6.........RUE ST CHARLES.........6

On paie aussi d'avance aux Professeurs des Ecoles Publiques LES SALAIRES D'Avril et de Mai.

Ouvert de 7 heures du matin à 9 heures du soir.

QUE LA VÉRITÉ SOIT CONNUE!

COMME [illegible]

ROBT. PITKIN Président du Comité.

Plusieurs autres prix ont été décernés à des machines à boutonnières [illegible]

GROVER & CO—Compagnie de Machines à Coudre. J. H. GARDNER, Agent. Bureau, No 142 de la rue du Canal.

15 avril—1m

Compagnie Louisiana Petroleum and Coal Oil

UNE assemblée des actionnaires de cette Compagnie aura lieu AUJOURD'HUI [illegible] au bureau de la Compagnie [illegible]

JULIEN [illegible], Secrétaire.

ADRESSEZ-VOUS AU No 15 RUE DAUPHINE, près CANAL

Si vous voulez avoir des Lampes qui ont remporté le prix Et de l'Huile qui ne fait pas explosion,

N'oubliez pas que la COMPAGNIE DE L'HUILE SEPTOLINE a remporté le PREMIER PRIX pour les Lanternes de Sucreries, de Hangars à [illegible], Lanternes portatives.

Et pour le meilleur assortiment de Lampes, l'assortiment le plus varié, que ses Lampes sont les mieux arrangées que l'acquéreur peut y brûler de l'huile ou du gaz portatif, à volonté.

LA COMPAGNIE DE L'HUILE SEPTOLINE a remporté le premier prix [illegible] d'Huile et de Gaz Portatif. Elle rappelle à sa nombreuse clientèle et au public le fait, portant que la garantie pleine satisfaction, et si l'on n'est pas satisfait après [illegible] qu'on a suivi les instructions [illegible] elle remboursera l'argent.

Fluide pour Lampes à gaz portatives,

Garanti sous tous les rapports, égal à la meilleure huile gaz portative du marché.

Lumière de Gaz,

E. M. HOOPER, Agent-Général.

J. P. CROSS, Secrétaire.

AVIS—Marchandises non réclamées—[illegible]

WILLIAMS ROBERTS & CO [illegible] rue Carondelet

20 avril—3

Association de Prêts sur Gages.

DANS une réunion des actionnaires de la dite Association, tenue lundi soir, le 19 avril 1869, les officiers dont les noms suivent ont été élus:

JOSEPH M. WILSON, Président,
JNO W. HILLMAN, Caissier.
D. URBAN, J. M. BURCHARD, A. G. [illegible], Directeurs.

20avril—1f

LIFE ASSOCIATION OF AMERICA,

ORGANISÉE A ST LOUIS EN JUIN 1868.

Cette Compagnie a déjà un revenu de plus de $700,000 en primes.

ELLE EST PUREMENT MUTUELLE, N'A PAS D'ACTIONNAIRES, ET TOUS SES PROFITS SONT RÉPARTIS ÉQUITABLEMENT ENTRE LES DÉTENTEURS DE POLICE.

Emission de toutes sortes de Polices sur la Vie et de Dotation.

DÉPARTEMENT DE LA LOUISIANE: Bureau No. 106, rue de la Commune, (VIS-A-VIS LE CITY HOTEL)

OFFICIERS:

J. B. Hood......Président.
L. F. Generes....Vice-Président.
B. L. Gibson........Avocat.
Samuel Flower...Secrétaire.

DIRECTEURS:

M. Musson, W. M. Perkins, E. H. Summers, Jno. Chaffe, W. S. Pike, Joseph Hoy, H. V. Ogden, Thos H. Hunt, Julius Vairin, Jno. Williams, Chas Baquié, J. T. Pace, R. Pritchard.

COMMISSAIRES:

Les citoyens suivants, composant le Bureau des commissaires-conseillers pour le département de la Louisiane ont chacun une police dans l'Association, sur laquelle ils paient annuellement la prime indiquée en regard de leurs noms:

J. B. Hood	$865 90
R. Pritchard	591 40
Henry W. Conner	834 90
H. R. Summers	577 80
Richard Flower	685 70
Henry W. Ogden	987 00
W. M. Perkins	943 90
J. J. Irby	805 40
Julius Vairin	490 10
Joseph L. Harris	1052 60
John Phelps	809 80
O. B. Penn	852 50
J. Pinckney Smith	843 20
George Norton	434 30
G. T. Webster	835 60
Saml Henderson	645 80
Isaac N. Marks	968 59
B. F. Glover	497 60
A. L. Bauer	848 30
G. W. Logan, Jr.	874 40
J. A. Harral	840 40
W. E. Huger	407 70
J. K. Bell	926 70
David Jamison	933 30
E. M. Walmsley	859 90
Louis F. Generes	826 60
Morgan Cammack	852 40
John Chaffe	299 40
E. N. Lewis	852 50
A. N. Craig	846 60
E. B. Wheelock	895 40
Emory Clapp	686 80
Thos. S. Barton	737 70
B. F. Eshelman	869 90
John Williams	968 50
Chas. Baquié	983 50
Joseph Hoy	983 50
W. S. Pike	923 70
A. L. Stuart	512 80
Theodore Berrson	478 10
Louis Scherck	444 00
Geo A. Fosdick	933 80
A. B. Cammack	1101 40
A. W. Blakemore	877 90
J. B. Jennings	746 30
Douglas West	965 40
A. A. M. Reichard	933 30
Hugh Bein	407 70
A. Q. Kennett	1096 80
Richard Taylor	907 00
Jas T. Pace	882 40
Thos H. Hunt	1143 40
A. Baldwin	1027 70
C. H. Hyams	865 20
Justin Wolkart	591 40
M. Musson	1654 50
Archie Woods	466 70
J. Wenz	943 90
Alfred Kearney	1918 00
Jno. M. Pelton	1101 40

Plus de cent autres personnes se sont inscrites et auront bientôt droit aux mêmes privilèges.

La LIFE ASSOCIATION OF AMERICA étant une compagnie purement MUTUELLE, et le Département de la Louisiane ayant le privilège de placer dans l'Etat le revenu provenant des primes d'assurance, possède les avantages d'une institution d'Etat en même temps qu'elle offre les garanties résultant du placement des primes dans une partie considérable de l'Union.

Le bureau du Département de la Louisiane est maintenant ouvert et en mesure de commencer les affaires, et les polices seront émises à des conditions aussi favorables que celles offertes par n'importe quelle autre compagnie solvable et bien établie.

J. B. HOOD, Président du Département de la Louisiane.

16 avril ☞

Messieurs, Sachez-le!

100 douzaines de Chemises françaises, toutes de toile pure et venant d'être reçues par le steamer [illegible].

A vendre à $[illegible] la douzaine, Elles valent $30.

QUERLE & NIPPERT, No 177 de la rue du Canal.

A. BROUSSEAU & Co., 7......Rue de Chartres......7

IMPORTATEURS ET MARCHANDS DE TAPIS, TOILES CIRÉES, NATTES Chine et [illegible], COUVERTURES de tables et de pianos, DESSOUS DE TABLES, DEVANTS DE CHEMINÉES, NATTES, TOILES CIRÉES pour voitures et tables, TOILES [illegible], ÉTOFFES A RIDEAUX [illegible], CORNICHES, BANDES, FLÈCHES, GUIMPES et GLANDS, CRIN, PELUCHE, MOQUETTE, etc.

27 sept—1an—PP

Avis.

Bureau de la Compagnie du Canal du Mississipi et de l'Atlantique—No 8, Davidson's Court rue Carondelet, Nouvelle-Orléans, 16 avril 1869.

AVIS est donné que des livres de souscription ont été ouverts aujourd'hui au Bureau de cette Compagnie, pour CINQ CENT MILLE PIASTRES d'actions dans la Compagnie du Canal du Mississipi et de l'Atlantique. Le public est invité à venir à l'heure et souscrire au capital de la Compagnie. Les livres resteront ouverts jusqu'à nouvel avis, de 9 heures du matin à 2 heures de l'après midi.

Par ordre du Bureau des incorporateurs.

PETER MARCY, Président du Bureau.
GEO. W. CARTER, Secrétaire.

AVIS

L'ASSEMBLÉE des actionnaires de la Compagnie de fabrique de Glace de la Louisiane [illegible] a été renvoyée au LUNDI, 26 avril 1869, [illegible] rue Poydras. [illegible] est requise.

D. POCHELU, Secrétaire.

ARCADE, 32......RUE ST-CHARLES......32

MAISON ayant licence [illegible] Tous les jeux de banque y sont joués

Les mineurs et les personnes ivres n'y sont pas admis.

Il y a une belle salle de KENO au premier.

9 avril—1 m PP

AVIS.

LA vente des billets de la Loterie de l'Etat de la Louisiane [illegible] SAMEDI MATIN, à 10 heures [illegible]

Demande.

ON demande une JEUNE FILLE de couleur de 16 à 18 ans pour être gardienne d'un jeune enfant. [illegible] No 13, rue des Marais, entre Canal et Gasquet. 20 avril—1f

Demande.

SUR une petite Habitation, rive gauche du fleuve, à environ [illegible] milles de la ville, on demande un homme [illegible]

Hotel des Sources Bladon, COMTÉ CHACTAW, (ALABAMA).

CET établissement est ouvert [illegible]

Route directe et courte De la Nouvelle Orléans à New York, Boston et toutes les villes du Sud et de l'Est, par le Chemin de Fer, "Cairo and Illinois Central."

LES convois partent de Cairo quotidiennement à l'arrivée des convois et des bateaux du Sud.

Il n'y a que deux changements entre la Nouvelle-Orléans et New York.

Des chars de nuit sont attachés à tous les convois.

W. P. JOHNSON, Agent général pour les passagers à Chicago.
[illegible], Agent général du Sud, à la Nouvelle-Orléans.
M. HUGHITT, Surintendant général à Chicago.

Un autre Grand Triomphe! LA MACHINE A COUDRE DE WHEELER & WILSON, ENCORE VICTORIEUSE.

LE PREMIER PRIX [illegible] à la machine à coudre de WHEELER & WILSON [illegible]

PECK BROTHERS.

Qui est en Louisiane l'agence générale pour la vente des machines à coudre de Wheeler & Wilson.

$55, $55, $55, $55, $55

Machine à coudre de GROVER & BAKER, Pour les familles—Machine qui a remporté les premiers prix.

Excellente sous les rapports suivants:

BEAUTÉ et élasticité du point. Perfection et simplicité de la Machine. [illegible]

Le premier prix—La Croix de la Légion d'Honneur—a été décerné aux représentants des machines à coudre de GROVER & BAKER, à l'Exposition Universelle de Paris, en 1867. [illegible]

Le Dépôt est au No 182 de la rue du CANAL. Nle Orléans.

LONDON & LANCASHIRE FIRE INSURANCE COMPANY. CAPITAL $5,000,000 EN OR, —ET— Compagnie d'Assurance Maritime ANGLAISE ET ETRANGÈRE, LIMITÉE. Capital $5,000,000, en or.

LE soussigné est prêt à assurer contre les risques de l'incendie et de la mer, aux conditions les plus favorables. Pertes remboursées en or ou en billets des Etats-Unis.

R. O. MUSGROVE, Agent Général, No 64, rue Carondelet.

SIEG & KRUG, 56......DOUANE......56

IMPORTATEURS DE MARCHANDISES SÈCHES ÉTRANGÈRES —ET— Agents pour la vente du FIL ou BOBINES D'ALEXANDER.

Maisons de jeu

BELLE UNION, 17......RUE ST CHARLES......17

Magnifiques Salles, bien aérées, Ouvertes, tous les matins, à 9 heures. On y joue tous les jeux de banque.

BELLE SALLE DE KENO au premier [illegible]

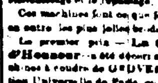
Le Nouvel EL DORADO, 59......RUE ST-CHARLES......59

On y joue tous les jeux de banque.

EUREKA. Maison de jeu autorisée par la loi. 44......ST CHARLES......44

DENTISTES

Le Dr. CHARLES L. KELLS DENTISTE



[illegible]