L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

59me Année

NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI MATIN, 19 DECEMBRE 1885.

BUREAUX : rue de Chartres No. 73.

Dufour, Donnet & Cie., Propriétaires-Editeurs.

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

NOUVELLE-ORLEANS. SAMEDI, 19 DECEMBRE 1885.

PRIX DE L'ABONNEMENT.

ÉDITION QUOTIDIENNE.

Un an	$12 00
Six mois	6 00
Trois mois	3 00
Un mois	1 00

On s'abonne aussi à la semaine, avec les porteurs.

ÉDITION DU DIMANCHE.

Un an	$2 00

Renferme deux feuilletons.

ÉDITION HEBDOMADAIRE.

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

Renferme deux feuilletons.

☞ Pour les petites annonces de Demandes, Ventes et Locations, etc., qui se soldent au prix réduit de 10 cts la ligne, voir la 2e page.

VENTES DE CE JOUR.

Vente qui est lieu à la Bourse d'Encan St-Charles, rue St-Charles.

PAR J. V. GOURDAIN—Propriétés améliorées de valeur dans le deuxième district.

PAR HOEY & O'CONNOR—Propriétés foncières de valeur dans les premier, deuxième et troisième districts.

PAR MACON, PAUL & ROBINSON—Cette magnifique habitation cotonnière connue comme "Black water", située dans la paroisse Tensas.

Aussi, à la Bourse d'Encan Arcade, rue Magazine.

PAR MATHER & HOMES—Propriétés de valeur dans le troisième district. Le cottage No 785 rue Dauphine, entre Piété et Désiré. Le cottage double No 692 rue Dauphine, entre Clouet et Montégut.

PAR W. I. HODGSON—Maison en briques à deux étages, No 480 rue Morales, entre Union et Français.

PAR LE SHERIF—Un certain morceau de terre sis dans le quatrième district de cette ville ensemble avec les bâtisses et améliorations qui s'y trouvent. 200 pièces de bois de pin. Aussi, coin Canal et St-Charles, le contenu, installations, etc., d'un établissement de marchandises de tailleur et magasin de vêtements confectionnés pour hommes.

PAR SPEAR & ESCOFFIER—Aux écuries de Ferdinand Pfeiffers, No 248 rue Commune, entre Bassin et Rampart,—9 mulets.

AFFAIRE KEILY.

Etats-Unis et Autriche.

Bien peu de nos lecteurs, sans doute, connaissent les antécédents de M. A. M. Keily; nous en ignorons la plupart nous-mêmes. Ce que nous en savons, c'est qu'il a été, dans le courant d'avril dernier, nommé, par M. Cleveland, ministre plénipotentiaire des Etats-Unis, en Italie, d'abord, en Autriche-Hongrie, ensuite; c'est qu'en jetant les yeux sur lui, le nouveau Président, comme il l'a prouvé depuis, était convaincu qu'il faisait un excellent choix ; c'est que le Secrétaire d'Etat Bayard a déclaré nettement, à plusieurs reprises, et dans des circonstances difficiles, délicates, qu'il était digne de cette double faveur et capable de remplir ces deux postes élevés.

La double nomination vient, pourtant, d'attirer à M. Keily de tristes mésaventures, de le soumettre à de cruelles humiliations, de soulever une des questions les plus graves qu'ait jamais eu à résoudre un chef d'Etat, et de fournir au gouvernement de l'Union l'occasion de s'affirmer hautement, de maintenir sa dignité devant les puissances étrangères.

M. Keily était parti pour l'Italie, muni de ses pleins pouvoirs, quand le bruit courut qu'il y a une quinzaine d'années, il avait tenu nous ne savons quels propos qui devaient, disait-on, blesser Roi Humbert, et le ministre des affaires étrangères du royaume demanda qu'on lui donnât un remplaçant. M. Bayard trouva, non sans raison, étrange que l'on relevât de la sorte, après tant d'années, une vieille histoire et que l'on fît objection à la réception d'un représentant des Etats-Unis qui allait, animé des meilleurs sentiments, remplir une mission de paix et d'amitié. Sur ces entrefaites, M. Keily ayant envoyé sa démission au Président, celui-ci l'accepta, et de désagréable incident étant vidé, M. Cleveland nomma le démissionnaire ministre près la Cour de Vienne. Nouvelle objection, mais, cette fois, beaucoup plus sérieuse, attendu qu'elle mettait en question un des premiers principes sur lesquels reposent non seulement la République Américaine, mais toute la société moderne—la souveraineté de la conscience et la liberté des cultes. M. Keily, paraît-il, a épousé une israélite ; c'était le crime que lui reprochait la Cour de Vienne, et, sous ce prétexte, elle refusait de recevoir le nouveau ministre, de lui accorder les honneurs dûs à son rang. Au nom du Président dont il était l'interprète direct et officiel, au nom de la Constitution des Etats-Unis, dont l'inviolabilité, l'incertitudes des consciences est la base fondamentale, au nom du peuple américain qui ne peut laisser infirmer ce qu'il regarde, avec un juste orgueil, comme le plus sacré de ses droits—M. Bayard protesta énergiquement et refusa de retirer à M. Keily ses pouvoirs.

On vient de publier, de communiquer au Congrès, la correspondance engagée, à ce sujet, entre les deux cabinet ; elle fait le plus grand honneur à M. Cleveland, et à son digne ministre des affaires étrangères ; elle est pleine de fermeté, de dignité, de haute raison.

"Ni le Président, dit fort bien M. Bayard, ni le Congrès, ni aucun tribunal n'ont le droit, aux Etats-Unis, de violer la conscience, de demander à un fonctionnaire où à un simple citoyen, quel qu'il soit, compte du culte qu'il professe, de la secte à laquelle il appartient, et le droit qu'il ne se reconnaît pas à lui-même, l'Américain ne l'accordera jamais aux étrangers."

Evidemment, la discussion était mal engagée. Le Cabinet autrichien s'étant fourré dans une impasse d'où il ne pouvait sortir, le Comte Kalnocky cherche à tourner la difficulté. Battu sur la question de principes, il se rejette sur la question de personne. Ce n'est pas, écrit-il à M. Bayard, parce qu'il a épousé une juive, que la Cour de Vienne refuse de recevoir M. Keily, c'est parce qu'avant elle, le gouvernement d'Italie n'a pas voulu l'accepter. Le Cabinet autrichien se place à l'égard du ministre américain sur le même terrain que le cabinet de Rome ; il lui reproche les propos tenus, il y a quatorze ou quinze ans.

Où alors, M. Bayard s'indigne et sa réplique est d'une splendide fierté. "La situation qu'on nous fait, dit-il, est tout simplement *intolérable*." Nous reproduisons l'expression anglaise—Permettez-moi à l'Autriche-Hongrie de se plaindre à l'Autriche-Hongrie de la manière de voir ou d'agir de l'Italie ; la dignité défend à une nation d'hommes libres, comme la nôtre, à une nation de soixante millions d'âmes, d'accepter une situation aussi dépendante."

Voilà des paroles nobles, que tout américain serait fier de signer ; elles prouvent que l'honneur du pays est en bonnes mains, et qu'il ne *périclitera pas*, tant qu'il y aura à la tête de l'Etat des hommes comme MM. Cleveland et Bayard. Cette rentrée en scène de la Démocratie, en face du monde, après vingt cinq ans de retraite, est vraiment superbe ; elle la relève aux yeux de ceux qui, pendant ce long exil du pouvoir, auraient pu oublier ce qu'elle était jadis, ce quelle peut être encore et ce qu'elle est capable de faire.

Ce regrettable incident renferme un enseignement qu'il est de notre devoir d'en tirer. Il prouve qu'à notre époque, où les relations de peuple à peuples sont constantes, où ils trouvent partout des points de contact, où les frottements continuels peuvent, à chaque instant, engendrer de désagréables froissements, soit de l'honneur, soit de l'intérêt, il n'y a plus d'isolement possible, et qu'il est nécessaire d'adopter une politique en rapport avec la nouvelle situation. Il prouve que nous ne sommes plus l'agglomération plus ou moins heureuse, plus ou moins bizarre qui, il y a trente, quarante, cinquante ans ne provoquait, au dehors, qu'une curiosité distraite ; mais un vrai, un grand peuple qui doit savoir se faire respecter, et avec lequel il faut très sérieusement compter ; il prouve l'obligation où nous sommes d'avoir à notre disposition tous les moyens matériels d'imposer le respect autour de nous ; il prouve qu'il est des moments, où, nous aussi, nous sommes forcés de parler, la main sur la garde de notre épée, et, comme ce n'est que par l'océan que nous entrons en contact avec les autres peuples, c'est sur l'océan que nous devons montrer notre force, nous mettre en état de maintenir notre honneur, nos droits, nos intérêts. L'affaire Keily est le plus puissant argument que l'on puisse invoquer en faveur de la défense de nos côtes et de l'extension de notre marine ; elle arrive à point, après la question du Chili et celle des Carolines, pour nous avertir du danger, pour nous démontrer la nécessité de porter notre attention sur les événements extérieurs, de prendre nos précautions contre les éventualités sans cesse menaçantes. Le pouvoir exécutif est anéfiamment éclairé, il agira en conséquence. Reste à savoir si le Congrès comprendra la gravité de la situation et s'élèvera au niveau des circonstances.

Nos remerciements à l'honorable Wm C. Whitney, ministre de la marine des Etats-Unis, pour le rapport de l'année 1885.

Maison E. A. Tyler.—A l'approche des fêtes de Noël et du Nouvel An, tout le monde se met en quête d'achats exceptionnels, c'est à dire d'achats d'objets précieux à des prix modiques. Nous signalons à l'attention de nos lecteurs un avis que la maison E. A. Tyler, 3 rue Carondelet, publie dans nos colonnes, au sujet de la bijouterie fine, des montres Waltham et autres qu'elle vient de recevoir et qu'elle vendra à des prix très réduits.

Loterie de l'Etat de la Louisiane.—Au tirage du 15 décembre, le dixième du gros lot de $150,000 ($15,000) est échu à M. Leon Marthe, No 19 rue St-Charles, Nlle-Orléans. Il avait un dixième du bienheureux numéro 69,255. Mmes M. A. Nayle et McNaill, de Memphis, Tennessee, ont été encore plus complètement favorisées par la fortune ; elles ont gagné un cinquième du même gros lot de $150,000, c'est-à-dire $30,000. Elles béniront leur étoile en même temps que la loterie de la Louisiane.

Pour la Matinée.

Les dames désirant retenir leurs places pour la matinée des DOMINOS ROSES, à l'Opéra, trouveront les billets en vente à l'Etoile Rouge jusqu'à 10 heures du matin, et à partir de 10 heures 30 au théâtre.

Nous avons sous les yeux un tableau de toutes les lignes de steamers qui font le service des importations et exportations, entre les différentes contrées de l'Europe et l'Amérique du Sud. On va voir à quel point le commerce américain est écrasé, dans ces contrées, par celui du Vieux Monde.

L'Amérique du Sud est, littéralement, enfermée dans un réseau de lignes qui en accaparent tout le trafic.

Commençons par les lignes anglaises :

—Compagnie de la Royal Mail Steam Packet, de Southampton—9 steamers, de 25,626 tonneaux, faisant trois traversées, aller et retour, chaque mois ; s'arrêtant à Pernambuco, à Maceio, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos-Ayres. Les deux points extrêmes sont Southampton et Buenos-Ayres.

Compagnie de navigation à vapeur du Pacifique—Points extrêmes, Liverpool et Punta Arenas, 15 steamships de 56,926 tonneaux. Ils touchent, d'abord, à Pernambuco, puis à Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres, doublent le Cap Horn, traversent le détroit de Magellan, passent vers la côte Sud-Ouest et vont à Valparaiso, Callao, Guyaquil, Punta Arenas. Reviennent par le même chemin. Trois voyages, aller et retour, par mois.

—Lignes Lamport et Holt, de Liverpool—35 steamers de 65,000 tonneaux : port de Liverpool à presque tous les ports de l'Amérique du Sud. Six voyages, aller et retour, par mois. Trois de ces steamers restent en permanence dans les eaux de l'Amérique du Sud.

Compagnies françaises — Compagnie des Messageries Maritimes — de Bordeaux à Buenos Ayres — 6 steamers ; deux voyages, aller et retour, par mois ; va à Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres.

— Société Générale des transports maritimes — de Marseille à Buenos Ayres. Un voyage par mois, aller et retour ; 3 steamers de 10,000 tonneaux. Touche à Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos Ayres.

Chargeurs Réunis.—Du Havre à Rosario, en touchant à Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo, Buenos Ayres. 10 navires, quatre voyages par mois, aller et retour.

Lignes Allemandes — Norddeutsche Lloyd—de Brême à Buenos Ayres. 15 steamers de 42,000 tonneaux. Deux voyages par mois, aller et retour.

Lignes Italiennes. — Servicio postale —de Gênes à Buenos Ayres, par Rio et Montevideo; 4 steamers, un voyage par mois, aller et retour.

—Societa Rocco Piaggio et Fils—de Gênes à Buenos Ayres, par Rio et Montevideo. 3 steamers, un voyage par mois, aller et retour.

En tout 104 steamers faisant 23 voyages.

Pour faire concurrence à tout cela, sait-on combien les Etats-Unis ont de lignes et de navires ? Une ligne et 3 navires, faisant un voyage par mois, aller et retour, allant à Maranhan, Maceio, Para, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro. Cette intériorité est vraiment honteuse. Il faudrait établir, immédiatement, une ou deux lignes de steamers faisant un voyage hebdomadaire, touchant à tous les ports déjà nommés, et, de plus, à Santos, Montevideo et Buenos Ayres.

Il est remarquable que beaucoup des produits américains sont transportés par les navires anglais. Beaucoup de ces produits passent même pour anglais et sont introduits au Brésil sous des noms anglais.

En voici deux ou trois exemples pris dans les provisions de bouche, les farinages. On les prend dans nos ports du Nord, on les transporte à Londres, puis, de Londres, ils vont directement au Brésil.

Ces denrées comme presque toutes les autres qui suivent la même voie de transport, contient naturellement fort cher. Elles ont à payer un double fret, de nos ports de l'Est à Londres, et de Londres au Brésil ; à quoi il faut ajouter la commission payée au steamer anglais. Naturellement, aussi, les négociants de Londres en profitent pour placer, avant tout, leurs marchandises à eux, et pour faire une réputation de cherté à nos produits qui, souvent, contrarient beaucoup moins que les leurs, sans ce double voyage et cette commission.

Est-il étonnant que les exportations de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Allemagne s'élèvent à $600,000,000, tandis que celles des Etats-Unis ne dépassent pas $9,000,000 ? L'Europe est si solidement installée sur les marchés du Brésil et du Rio de la Plata, qu'il sera difficile de l'en déloger. On y serait, cependant, aidé par les populations de ces pays, qui aimeraient mieux faire le commerce avec des Américains comme elles, qu'avec l'Angleterre qui leur est antipathique; mais elles ne peuvent d'elles-mêmes échapper au monopole de cette dernière.

L'accord s'est établi, entre la France et la Belgique, pour l'accession de cette dernière à la nouvelle Union latine. Il s'est établi sur des bases qui, sauvegardant pleinement la dignité et l'amour-propre des deux Etats, ne peuvent que rendre encore plus étroits, s'il se peut, leurs bons rapports de sympathie et d'amitié.

La seule question est, maintenant, de savoir quel accueil les autres Etats contractants feront de cet arrangement. Les négociations vont se poursuivre, non plus entre la France et la Belgique, mais, notamment, entre la Belgique et l'Italie.

La souscription, en France, pour le monument de l'amiral Courbet grandit toujours. M. le vice-amiral de Dompierre-d'Hornoy a reçu déjà plus de 150,000 francs.

L'esquisse du monument a dû être terminée vers le 15 décembre.

Trois inventions.

Extrait d'une revue des sciences, de M. HENRI DE PARVILLE, dans le *Journal des Débats* du 3 décembre :

N'oublions pas les petites inventions. A chacun son tour. MM. Schwob viennent de mettre à la mode une nouveauté : une montre sans aiguilles. Une montre qui n'a pas d'aiguilles ! comment peut-elle marquer l'heure ? Tout simplement en l'indiquant directement en chiffres. Ordinairement, il faut que l'esprit fasse certain effort d'attention pour lire l'heure ; l'œil doit se porter sur les deux aiguilles à la fois et bien voir chaque division du cadran, pour que nous puissions enfin nous répondre à nous-même : Il est telle heure et telle minute. Et c'est, paraît-il, plus difficile qu'on ne serait tenté de le penser tout d'abord, car, sur dix personnes mises à l'épreuve, nous n'en avons trouvé que quatre qui aient exactement lu la minute marquée : on se trompe généralement d'un moins une minute à une minute et demie. La montre sans aiguilles évite cet inconvénient. Son cadran sans aucunes divisions porte seulement côte à côte, l'une au-dessus de l'autre, deux petites ouvertures, deux guichets. Sur celui d'en haut, on lit l'heure ; sur celui d'en bas, les minutes. Il n'y a plus d'hésitation possible : l'heure ou les minutes apparaissent nettement en noir sur fond d'argent ; par exemple : guichet du haut, 2 heures ; guichet du bas, 37 minutes. Une trotteuse marque d'ailleurs les secondes.

Le secret de cette combinaison n'est pas difficile à deviner. Le fond argenté sur lequel est inscrite l'heure en chiffres noirs appartient à un disque, à un petit cadran, si l'on veut, qui porte sur sa circonférence les douze heures de la journée. Le bord du disque et le chiffre se montrent seuls sous le guichet. Toutes les soixante minutes, le disque tourne à l'intérieur d'une division de façon à pousser sous le guichet l'heure suivante.

Sous le guichet des minutes tournent de même deux petits cadrans tangens dont on n'aperçoit que les bords qui se juxtaposent. Le cadran de droite porte les minutes, celui de gauche les dizaines de minutes. Toutes les soixante secondes, le chiffre des unités change ; toutes les dix minutes le chiffre des dizaines. L'apparition successive et répétée des nouveaux chiffres sous le guichet, véritables changements à vue, ne sont pas sans intéresser les curieux. En somme, c'est une montre avec ses rouages ordinaires, dans laquelle les dents intermédiaires manquent et qui n'engrène que toutes les minutes et toutes les heures.

Ce système, qui peut sans doute présenter quelques inconvénients à certains points de vue, offre d'autre part de véritables avantages. Non seulement il donne beaucoup de précision à la lecture, mais il permet de bien apprécier le temps qui sépare chaque minute écoulée ; il y a apparition d'un véritable signal optique et même acoustique, car l'oreille perçoit nettement à chaque changement de chiffre un petit bruit sec : il devient ainsi inutile de regarder sa montre pour mesurer un intervalle de temps donné. C'est une qualité précieuse pour les ingénieurs, pour les médecins, pour les officiers, pour les voyageurs et pour tous les observateurs. L'expérimentateur sait exactement quand commence et finit la minute. La seconde indépendante ne donne pas ce résultat. Aussi "la montre sans aiguille" nous paraît devoir rendre des services que l'on ne pourrait même réclamer d'un chronomètre ordinaire. La présentée comme un objet de curiosité, sans trop apercevoir peut-être ses qualités spéciales. Curieuse, soit ! mais utile aussi cette nouvell montre sans aiguilles !

On voit, en ce moment, à Paris, dans la salle des Pas-Perdus de la gare du Nord, dans le vestibule d'entrée de l'hôtel de la Compagnie "La New-York", une balance qui intrigue beaucoup certaines personnes. On monte sur le plateau pour se peser. Mais la balance ne bouge pas. Si, conformément à l'avis inscrit sur un écriteau, vous introduisez une pièce de dix centimes pas une ouverture qui ressemble à un trou de tirelire, aussitôt la balance se fait complaisante et vous pouvez prendre votre poids. Deux sous suffirent ! Et beaucoup de curieux laissent tomber leur deux sous dans le trou.

Ce système rappelle celui qu'emploient diversos Compagnies américaines pour recueillir le prix du transport des voyageurs en omnibus. Pour éviter les frais d'un employé, on le remplace par un mécanisme receveur. La pièce du vélicule se n'ouvre que lorsqu'on a délicatement inséré dans un orifice convenable la pièce de monnaie réglementaire. On a fabriqué sur ce principe des fontaines de coco, de liqueurs ou de boissons rafraîchissantes. Personne pas de fontaine ; on glisse deux pence, et le robinet s'entr'ouvre par enchantement et se referme, le verre plein. C'est on ne peut plus simple. Les applications ne manquent pas. La balance automatique en est une : le flâneur tretenu par un arrêt qui ne change de position qu'à la condition qu'un poids exact, ni plus grand ni plus petit, et toujours de même dimension, vienne le soulever. Le poids libérateur tombant, l'arrêt cesse d'agir et la balance fonctionne. Il faut juste 10 centimes, 10 grammes.

Ces jours-ci, un monsieur habitué à la générosité croyant bien faire laissa tomber un franc par l'orifice. Il en fut pour ses frais. Le franc ne pèse que 5 grammes. La balance refusa d'obéir. Donc si vous voulez vous servir de la balance automatique, souvenez-vous : Deux sous ou rien !

Une dernière invention pour finir ; elle intéressera particulièrement les amateurs de bonnes cigarettes ! C'est un art difficile que de bien faire une cigarette ; ne réussit pas qui veut. Les cigarettes à la main, d'ailleurs, ne conviennent pas à tout le monde ; elles ne sont pas collées et se déroulent facilement. Quant aux cigarettes de la régie. Il paraît qu'il se trouve des fumeurs qui n'en veulent pas entendre parler. Aussi n'est-ce pas d'aujourd'hui que les inventeurs se sont mis l'esprit à la torture pour imaginer une machine à confectionner les cigarettes. A vrai dire, aucune d'entre elles n'a vraiment conquis sa place dans l'arsenal des fumeurs. M. H. Lemaire vient, à son tour, de combiner une petite machine qui semble assez pratique et qui pourrait bien décrocher la timbale. Elle fait vite et bien, et la cigarette toute collée sort avec un bon aspect qui tente plus d'un amateur.

Quelques lignes suffiront pour donner une esquisse de la nouvelle machine de M. H. Lemaire. Un plateau rectangulaire nickelé de 20 centimètres de longueur environ sur 12 centimètres de largeur repose solidement sur quatre pieds. A l'extrémité du plateau, on a ménagé une rigole transversale dans laquelle on loge le tabac. Le fond et les côtés de cette rigole sont formés par de petits rouleaux canneles horizontaux et juxtaposés que l'on met en rotation avec une manivelle placée sur le côté droit du plateau. Un couvercle métallique incliné se rabat sur la rigole et enferme le tabac. Trois coups de manivelle et le tabac entraîné par les rouleaux, étalé et enroulé prend la forme cylindrique propre à la cigarette.

En avant du plateau on dépose un cahier de papiers bien divisés, maintenu par des butoirs. Au centre se dresse un léger cadre quadrangulaire, constitué par deux bras verticaux et deux réglettes horizontales entre lesquelles on glisse un mince morceau de colle à bouche, fixé par deux vis de rappel. Le cadre fait porte-gomme ; il est mobile et peut s'abattre en avant ou en arrière, entraîné par un bouton de commande. Enfin, au milieu du plateau est logé dans un trou un godet de verre avec une petite éponge imbibée d'eau.

La fabrication est maintenant facilà à saisir. Du haut de l'index mouillé sur l'éponge, on humecte la tranche de la gomme, on renverse le cadre du côté du cahier de papier. La tranche de la colle s'abat sur le bord de la feuille et dans toute sa longueur et, adhérant au papier, on relève le cadre qui emporte la feuille ; on soulève le couvercle de la rigole, et on soulève par une demi-rotation du cadre on dépose une demi-tranche du tabac ; il se trouve se le papier sur le tabac ; il se trouve alors exactement à la place convenable pour que, le couvercle refermé, trois coups de manivelle l'enlèvent et l'enroulent autour du tabac. La cigarette roulent autour du tabac. La cigarette est faite, bien collée, bien roulée. M. Lemaire affirme que, avec de l'habitude, on peut confectionner facilement 250 cigarettes à l'heure.

Cette petite machine est ingénieuse et sera plus d'un heureux. Pour notre satisfaction personnelle, nous avons fabriqué sans trop de maladresse une cinquantaine de cigarettes qui n'avaient pas trop mauvais. Un paquet de 50 grammes de tabac du prix de 80 c. peut fournir au moins 50 cigarettes. Or, deux paquets de cigarettes de la régie à 50 c. ne renferment que 40 cigarettes ; il y a donc gain de 10 cigarettes, soit économie de 0 fr. 25 c. par 50 gr. de tabac employé. Des cigarettes ni trop pressées ni trop molles faites avec un tabac que l'on connaît et économiques, c'est presque un rêve ! Elle pourrait bien avoir de l'avenir, la petite machine à cigarettes !

Dimanche soir, à l'Opéra : **Les Cloches de Corneville.** LES DEUX TIMIDES. Le spectacle commencera à 7 heures 30.

Voici des détails extrêmement intéressants sur le système de transport du pétrole, en Amérique. Toutes les compagnies qui effectuent ce transport sont réunies en une seule. La longueur de la ligne qui conduit à New York est de 300 milles ; elle se compose de deux tubes, recouverts d'une solide enveloppe. Les deux tubes ont, sur toute la distance, un diamètre de 6 pouces. Le nombre des stations de pompes est de 11, à distance de 28 milles les unes des autres ; leur plus grande élévation est de 2490 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le pays que traversent les tubes est fort montagneux, et l'on comprend que, dans leur construction et leur pose, on a eu beaucoup de difficultés à surmonter.

La ligne de Philadelphie à 280 milles de longueur ; le diamètre des tubes est de 6 pouces. Il y a six stations de pompes.

La ligne de Baltimore n'a que 70 milles ; le tuyau est de 5 pouces et une pompe suffit pour le transfert.

La ligne de Cleveland a 100 milles ; le diamètre des tubes est de 5 pouces, et le travail se fait au moyen de 4 stations de pompes.

La ligne de Buffalo est de 70 milles ; diamètre, 4 pouces ; 2 stations.

La ligne de Pittsburg a 60 milles ; diamètre, 4 pouces ; 2 stations.

La longueur totale des lignes, y compris les lignes doubles et supplémentaires, est de 1,300 milles. Quant aux lignes de tubes, de 2 pouces de diamètre seulement, qui sillonnent la région de pétrole et servent à recevoir l'huile qui s'échappe des différents puits, elles ont de 8000 à 10,000 milles de longueur.

La moyenne des huiles pompées, par jour, sur les lignes de New York, est de 28,000 barils ; la moyenne de pression, due à la friction et à l'élévation, est de 900 livres ; quelquefois elle s'élève à 1,200 et 1,500 livres. Cela dépend de la rapidité des mouvements du piston de la pompe.

Aux différentes stations, sont établis de vastes réservoirs en métal léger, qui ont 90 pieds de diamètre et 30 pieds de profondeur ; l'huile est pompée ainsi dans les réservoirs et envoyée de station en station. A certaines stations on a pratiqué des ouvertures latérales, et à gauche, et les pompes peuvent ainsi envoyer l'huile dans les régions intermédiaires jusqu'à une distance de 100 et 110 milles.

A chaque station, il y a une double pompe, de façon que le travail ne soit jamais interrompu.

Sur les grands lignes de tubes de 6 pouces, les pompes ont une force de 150 à 200 chevaux ; sur les petites lignes locales, leur force n'est que de 25 à 30 chevaux.

Les tuyaux sont fabriqués expressément pour cette compagnie, et les matériaux qui les composent sont de première qualité ; ils sont soumis à un sévère examen, avant d'être posés. Très souvent, ils sont placés à 3 ou 4 pieds au-dessous de la surface du sol ; à chaque instant, ils traversent des rivières, des ruisseaux, ils longent des ponts de chemins de fer. Pour la traversée des rivières de l'Est et d'Hudson, il a fallu examiner de grands travaux à cause de la profondeur de ces deux courants d'eau.

La réduction des prix de transport, au moyen de ces lignes, doit être considérable. Il est impossible d'en connaître le chiffres.

Ceara est un des principaux ports du Brésil ; il est situé au Nord de l'Empire, et nous devrions faire avec lui un grand commerce. Les importations y ont été, l'an dernier, de $1,775,000, et les exportations de 2,033,000.

Les importations se décomposent ainsi :

Angleterre, $1,271,000 ; France, $260,000 ; Allemagne, $123,000 ; Etats-Unis, $70,000. Plus de la moitié des importations consistent en cotonnades, que l'Angleterre fournit presque seule.

Les exportations, aux Etats-Unis ont été de $206,000 consistant principalement en peaux de chevreau, en sucre, en café. Les peaux de chevreau sont de nouvel article d'exportation de Ceara. Le commerce américain devrait être double et triple avec cette ville qui prend, tous les jours, plus d'importance. Nous avons tout ce qu'il faut pour satisfaire aux besoins de la région, et il nous faut essayer d'y prendre la place de l'Angleterre, qui y fait la loi.

Chose étrange ; pendant qu'ici, nous nous désolons de ce que les prix du sucre ne remontent pas assez, ailleurs on a l'air de se plaindre de ce qu'ils ne baissent pas davantage ; c'est le vœu qu'exprime le *Journal des Fabricants de Sucre* en France. S'il y avait baisse, dit-il, les importations cesseraient bientôt, et il serait possible d'écouler notre vieux stock.

A la sortie de l'Odéon, deux spectateurs qui viennent de voir les *Jacobites*, dialoguent sur le ton badin :

—Enfin, pourquoi Angus, le vieil aveugle, n'a-t-il pas un caniche pour le conduire ?

—Probablement parce qu'il trouve quoses tirades ont assez de chien comme cela.

Le conseil municipal de Grenoble, France, réuni hors séance et à l'unanimité, a voté la protestation suivante :

Les conseillers municipaux soussignés ont vu avec indignation et une véritable douleur patriotique les incessantes coalitions formées à la Chambre entre les intransigeants et les membres de la Droite.

Ils se sont demandé avec inquiétude si ces conditions de la part d'un parti qui, pour être plus avancé, n'avait pas moins sa place au sein de nos Assemblées, ne devaient pas être considérées comme une véritable trahison dans les circonstances graves où elles se produisent en ce moment.

Les votes récemment émis sur les affaires du Tonquin ont mis le comble à leurs angoisses patriotiques.

Ils supplient, en conséquence, les députés républicains de vouloir bien oublier leurs querelles et leurs divisions pour ne songer qu'aux intérêts supérieurs de la République de la France."

Ce soir, **Samedi,** dernière soirée du grand succès : **La Fille de Madame Angot,** à l'Opéra.

L'ex-impératrice Eugénie, dont la santé est altérée en ce moment, va, d'après les conseils des médecins, passer l'hiver à "La Riviera", comme les Anglais nomment le pays qui s'étend de Grasse aux îles d'Hyères.

C'est précisément pour Hyères que l'impératrice est à la veille de quitter Farnborough. Elle y restera jusqu'à la mi-avril.

Examen sur l'histoire ancienne :

"Vous venez, dit le professeur, de me parler de la guerre de Troie. Pourriez-vous me dire ce que cette ville a produit de plus remarquable ?"

"Les chevaux de bois, Monsieur."

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

Avis.

$150,000. Nouvelle-Orléans, 16 décembre 1885.

LE soussigné certifie qu'il était porteur du dixième du billet No 69,255, tirage à numéro simple, classe M, de la Loterie de l'Etat de la Louisiane, dixième qui a gagné le Premier Gros Lot de Cent Cinquante Mille Piastres, le mardi 15 décembre 1885, et que la montant en a été promptement payé par un chèque sur le New Orleans National Bank sur Compagnie du dit dixième au bureau de la Compagnie.
LEON MARTHE,
19 rue St. Charles.
19 déc—1f PP.

Avis.

$150,000. Nouvelle-Orléans, 18 déc. 1885.

Le soussigné certifie qu'il avait en recouvrement pour le compte de Mme. M. A. Nayle et Mme McNeil, Memphis, Tenn. un cinquième du billet No. 69,255 tirage à numéro simple, Classe M, de la Loterie de l'Etat de la Louisiane, cinquième qui a gagné le Premier Lot de Cent Cinquante Mille Piastres, le mardi, 15 décembre 1885 et que le montant lui en a été promptement payé par un chèque sur la Nouvelle-Orléans National Bank au bureau du dit cinquième au bureau de la compagnie.
C. A. PARDUE
Agent du Southern Express Company, New Orleans, Lne. 19 dec —1f PP

L'UNION FRANÇAISE.

Assemblée générale du 6 Décembre.

LES COMPTES DU TRÉSORIER SONT LUS ET APPROUVÉS.

Rapport du Comité de Secours.

Les secours suivants ont été distribués pendant l'exercice des douze derniers mois :

457 bons en espèces ; 458 bons de provisions ; 3025 bons de pain ; 8 bons de cercueils ; 5 bons pour 8 chambres ; 2 bons pour chaussures ; 3 bons pour bandages herniaires ; 5 personnes ont été rapatriées en France ; 7 ont été admises à l'Asile des Petites Sœurs des Pauvres par les soins de la Société ; 16 ont reçu des soins médicaux ; 20 des médicaments ; 3 des soins de familles ont été livrés ; 29 émigrants ont reçu 31 bons de logement et nourriture, soit 61 journées et 183 repas.

En tout, 2026 demandes de secours et 4678 bons de toute nature.

Bureau de placement.

129 Français des deux sexes ont été pourvus d'emplois. Remarquons ce bureau est ouvert tous les jours, les dimanches exceptés, de 9 à 3 heures. Les personnes qui ont besoin de travail leurs sont priées de s'adresser au bureau par lettre ou autrement.

Ecole de la Société.

Nombre actuel des élèves 43. Comme il y a encore quelques places vacantes, les parents qui désirent faire suivre à leurs enfants nos classes de français sont invités à les inscrire sans retard. L'école s'ouvre à 4 1/2 heures du soir.

Direction pour l'exercice 1883-86.

A la suite des élections du 6 décembre, la Direction de la Société a été constituée comme suit :

M. le Vicomte PAUL D'ARZAC, Consul-général de France, Président honoraire.
M. B. BUISSON, délégué du Ministre de l'Instruction publique de France, Vice-Président honoraire.
Président : FRANÇOIS TUJAGUE.
1er Vice-Président : J. L. REVOL.
2me " " FELIX LARUE.
Trésorier : H. DAMIENS.
Secrétaire : Dr. PHILIPPE BERGÉ.

—DIRECTEURS—

A. DOUSSAN.	J. SENAC.
A. GRIFFO.	J. B. LAPORTE.
F. LAPLANTE.	P. PÉRET.
F. ANDRIEU.	H. CHANET.
H. BILLARD.	P. BOSSONEY.

A. SISSAC, collecteur et gardien de l'édifice ; CHARLES RAYMOND, secrétaire-adjoint et préposé au bureau de placement.

L'Assemblée générale a voté des remerciements chaleureux à Madame Tirand qui fait chaque semaine, à titre gratuit, des conférences à nos élèves ; à MM. les médecins qui ont bien voulu nous offrir leurs services, et particulièrement à Messieurs les docteurs Thomas Layton et Philippe Bergé, pour leur empressement à soigner nos compatriotes indigents. L'Assemblée espère que nous pourrons continuer à compter sur leur dévouement.
FRANÇOIS TUJAGUE, Président.
Dr. PHILIPPE BERGÉ, Secrétaire.
18déc—3f

AVIS SPECIAL.

EXPOSITION.

Les soirs de l'exhibition des

Derniers Jours de Pompeii.

Des trains spéciaux

De l'intersection des rues Canal et Carondelet, à 6:30 P. M. et 7 heures P. M.

Après l'exhibition il y aura suffisamment de trains pour transporter 20,000 personnes à la rue Canal.
F. WINTZ,
Surintendant.
19 déc—2f

EXPOSITION!!!

COURSES

—ET—

Base Ball.

Les trains à vapeur partiront, jusqu'à nouvel avis, les jours de Courses et de Base Ball, de l'intersection des rues Canal et Carondelet : à **1 heure p. m. et à 3:30 heures p. m.**
F. WINTZ, Surintendant.
18 déc—3f

Avis aux amateurs.

Réouverture du Louisiana Cock-pit.

Le public est informé que l'ouverture de ce grand établissement recommence des rues Dumaine et Romain, à dire **Dimanche, 20 décembre,** et sera ouvert tous les dimanches suivants.
Les prix d'entrée sont de 25 sous, et 50 avec places reservées. 13 déc—3f

L'INDÉPENDANCE BELGE.

LE journal l'*Indépendance Belge* vient de fonder une agence à la Nouvelle-Orléans. On peut s'abonner au Bureau de M. PROSPER LAMAL, agent commercial, No 15 rue Carondelet, établissement Jacquet. 29 nov—1 mois

LEON QUEYROUZE,
"GROCER" EN GROS,
—Importateur de—
VINS ET LIQUEURS,
—Et marchand de—
Produits des Campagnes et de l'Ouest,
97 RUE DECATUR

C. LAZARD & CIE.,
Coin des rues Canal et North Peters,
OFFRENT MAINTENANT A DES PRIX ÉNORMÉMENT RÉDUITS UN IMMENSE Assortiment de Vêtements d'Automne et d'Hiver, Chapeaux et Linge de Dessous pour Hommes, Jeunes-Gens et Enfants.
Echantillons pour mesures expédiés par la malle, sur demande. Ordres de la campagne sollicités. 11 oct—1an—dim mar jeu sam