

au Gouvernement de l'Empereur. Tout porte à croire que cette espèce d'admission sera facilement en Algérie et qu'elle sera une précieuse acquisition pour notre colonie africaine.

FAITS DIVERS.

Le *Moniteur* rend compte, en ces termes, de la descente de la statue de l'Empereur Napoléon I^{er}, placée depuis 1833 au faite de la colonne Vendôme.

Cette opération, des plus délicates, eu égard au poids de cette statue colossale et à la hauteur du monument qui mesure près de cinquante mètres, s'est accomplie avec un succès complet, en présence de nombreux spectateurs. Un ingénieux système de cordages et de mouffes permettait de faire contre-poids à la masse de bronze qui s'est abaissée lentement vers le sol, couverte d'un voile.

On sait que cette statue va être transportée au rond point de Courbevoie où se termine le piédestal destiné à la recevoir. On sait aussi qu'une effigie du fondateur de la Dynastie Napoléonienne, rétablie dans les conditions conformes à la tradition, remplacera prochainement au sommet de la colonne triomphale de la place Vendôme la statue qui vient d'en être descendue.

A peine la statue de Napoléon en costume militaire était-elle descendue du faite de la colonne Vendôme, que la nouvelle en costume d'Empereur Romain arrivait des ateliers de M. Thiébaud, situés rue du faubourg Saint-Denis.

Cette dernière statue a été portée jusqu'au pied de la colonne, entourée de câbles et à 4 heures et demie du soir elle était hissée sur des treteaux en attendant l'opération de la montée remise au lendemain. La pluie ayant retardé ce matin cette opération, elle n'a pu être commencée qu'à onze heures en présence de MM. Dumont, auteur de la statue, et Hittorf, architecte, et d'une foule considérable.

A une heure et demie la statue était parvenue au chapiteau de la colonne. Cette statue a près de quatre mètres de hauteur, elle ne pèse que 3,000 kilogrammes; l'autre descendue hier pesait près de 6,000 kilogrammes parce qu'on avait laissé, en la fondant, toutes les armatures de fer qui garnissaient l'intérieur du moule et même jusqu'au sable; la nouvelle statue est encore enveloppée d'un fourreau de percaline qui ne sera enlevé qu'après qu'elle sera parvenue jusqu'au haut de la colonne et quand il sera question de la fixer sur la calotte qui surmonte le chapiteau.

Dans une maison de la rue Saint-Denis vivait un sieur P..., âgé d'environ cinquante-cinq ans. C'était un homme d'un caractère bizarre, ne voulant voir ni recevoir personne, et paraissant avoir en haine ses semblables. Il n'avait avec eux que les relations strictement indispensables. Du reste, il payait régulièrement son terme, ainsi que ses dépenses diverses, mais il n'exerçait aucune profession, et on ignorait quelles étaient ses ressources. On savait seulement qu'il vivait avec une extrême parcimonie.

Depuis quelques jours on n'avait pas vu paraître le sieur P...; les voisins finirent par s'en inquiéter, d'autant plus qu'on s'aperçut qu'une odeur fétide s'échappait de son logement. Ils avertirent le commissaire de police du quartier Montorgueil. Ce magistrat fit ouvrir la porte par un serrurier et fut témoin d'un étrange spectacle.

Dans une chambre où depuis bien longtemps ni balais, ni plumeaux n'avaient fait leur office et où les carreaux, couverts de poussière, ne laissaient entrer qu'une faible clarté, le corps du locataire gisait, dans un état de décomposition complète, sur un grabat. Des milliers de vers le dévoraient.

Les constatations ont établi que la mort, survenue à une époque déjà ancienne, était le résultat d'une apoplexie foudroyante. Les recherches faites parmi tous les objets sordides qui encombraient cette chambre n'ont amené la découverte d'aucune pièce pouvant établir d'une manière régulière l'état civil du défunt.

Mais sous un tas de chiffons sales et de débris de toute sorte, on a trouvé des notes manuscrites informes d'un quelques mots ont éveillé l'attention. Il a fallu une patience extrême pour assortir et déchiffrer ces papiers. A l'aide des vagues renseignements qu'ils contenaient, on est parvenu à s'assurer que le sieur P... possédait une somme d'environ 100,000 fr., représentée par des certificats de dépôt.

Cette fortune a été mise en sûreté et l'on fait des investigations pour savoir s'il existe des parents qui puissent avoir des droits sur la succession.

VARIÉTÉS.

lation au Vaudeville. A plus forte raison n'avait-il plus eu aucune relation avec lui depuis lors.

Mais le bonheur de M. de Beaufort, et aussi le malheur des légataires, — a voulu que M. de Sermezy oubliât de signer son testament, qui se trouve, dès lors, frappé d'une nullité radicale.

Et voilà comment les héritiers du sang vont venir au partage de l'opulente succession, dont se trouvent évincés les légataires. Nouvelle et singulière application du *Sic vos non vobis*.

On écrit de Nîmes, le 30 octobre: « La prédiction de M. Mathieu de la Drôme s'accomplit ici d'une manière trop ponctuelle. Le Gardon, le Vidourle font des leurs; notre gare de marchandise et tout le quartier où elle se trouve, quoique très élevés, ont été submergés, ainsi que nos plaines environnantes; et le temps n'a pas l'air de vouloir changer. »

Nous lisons, en outre, dans le *Messenger du Midi*:

Une énorme trombe s'est abattue hier 29, vers une heure de l'après-midi, entre les deux stations de Bernis et d'Uchaud, sur le chemin de fer de Nîmes à Montpellier. En quelques instants, la voie a été complètement couverte, et le train express parti avant-hier de Paris, à huit heures du soir, et devant arriver réglementairement à trois heures cinquante minutes de l'après-midi, s'est trouvé dans la nécessité de s'arrêter à Bernis.

Des ouvriers ont été immédiatement envoyés pour préparer la voie aussi promptement que possible, mais la circulation a été forcement interrompue sur tout le parcours de Cette à Nîmes. Du reste, on n'a pas eu d'accident à déplorer.

TEMPÊTE ÉPOUVANTABLE EN ANGLETERRE.

Nous avons eu avant-hier une tempête épouvantable qui a causé d'incroyables dégâts dans la capitale, les parcs étaient littéralement juchés de grosses branches d'arbres et même d'arbres déracinés. Les tuiles et les faites des cheminées volaient dans les squares et dans les rues. La moitié des fils télégraphiques qui passent sur les maisons, soutenus par des branches en fer avaient été renversés, en sorte que le service télégraphique est à peu près interrompu dans la métropole, les candélabres et les réverbères de gaz ont été tordus; une immense quantité de carreaux ont été cassés. Cet ouragan, qui avait été signalé par le baromètre, s'est fait sentir sur les côtes du sud jusqu'à Londres, mais c'est à la station de Newcan sur la ligne de Douvres, à quelques milles de la capitale, qu'il a causé les plus grands dégâts. Le vent, au moment de sa plus grande fureur, s'est engouffré dans un hangar à locomotives, a enlevé la toiture en fer qui n'a pas moins de 40 à 50 mètres de longueur et l'a jeté sur la voie ferrée. Une des murailles du hangar sur laquelle était appuyé un monceau de charbon de terre s'est écroulée en écrasant plusieurs locomotives, dont deux étaient allumées; un chauffeur a été tué sur le coup, trois autres ont été grièvement blessés; les autres ouvriers qui travaillaient sous ce hangar ont pu s'échapper sans blessures. Plusieurs toitures de grange et de maisons dans les environs ont été également enlevées par cette tempête d'une violence incroyable.

Dans les environs de Chatham, il y a eu beaucoup de bâtiments détruits. Un seul propriétaire, M. Everest, maire de Rochester, a éprouvé une perte de 1,000 liv. st. La violence du vent a détruit une écurie dans laquelle se trouvaient cinq chevaux de prix. Trois chevaux ont été tués; les deux autres étaient blessés de telle sorte qu'il a fallu les abattre.

L'orage a causé de graves dégâts dans les environs de Woolwich. Trois grandes barques avec leurs cargaisons complètes ont coulé bas dans l'arsenal royal.

Près de Greenwich, le schooner hollandais *Emma*, chargé de fromages, a chassé sur les ancrés et a éprouvé de telles avaries que l'eau a rempli sa coque. Des toitures ont été enlevées à Barking et à Woolwich.

L'orage a été terrible sur la côte de Milford. Beaucoup de navires ont cherché asile dans différents ports. Le steamer de Bristol le *Taff* a débarqué ses passagers, qui sont arrivés à Newport par un train de marchandises.

A Helwood, à Drogheda, plusieurs navires ont fait naufrage. On a réussi à sauver les équipages et les passagers, grâce à l'emploi des *leaf-boats* de l'institution nationale et au dévouement des marins qui ont opéré le sauvetage.

On parle souvent de la difficulté qu'un homme (fut-il capable, intelligent et valide) trouve à se placer. — Certes, par le temps de concurrence qui court, les places ne vont pas au devant des postulants; il faut faire un peu comme Mahomet: aller à la montagne.

Cependant on exagère cette difficulté et l'on ne songe pas assez à la mauvaise volonté, au défaut d'énergie de certaines organisations. — Il est donc certain que le courage est la base, le point de départ; il faut savoir attendre, mais travailler en attendant, et ne pas se laisser rebuter par des commencements souvent pénibles; il faut mettre surtout un sot amour-propre de côté.

Ces réflexions nous viennent à propos d'un fait dont nous avons été témoin. — Nous le racontons dans toute sa simplicité. Un ouvrier (sachant un peu plus que lire et écrire) avait obtenu dans une maison de commerce un emploi assez vaguement

déterminé. — Outre l'enregistrement des marchandises, il devait parfois aider les ouvriers à arranger le magasin, remuer les balles, etc., etc. — Cette position était une espèce d'apprentissage et devait durer peu.

Le premier jour, il fit observer à son patron qu'il n'était pas homme de peine, qu'il ne pouvait, vu ses relations de famille, être vu poussant un chariot ou remuant des caisses de bobines.

Le patron, pour toute réponse, ôta son habit, et donna lui-même l'aide réclamé par un ouvrier trop chargé.

Le jeune commis, freissé, se retira; il attend, dans son illustre famille, qu'un secrétaire d'ambassade, voire même une ambassade, lui tombe du ciel. Il perd un temps précieux, et se plaint de la société qui n'est pas composée entièrement de patrons et de rentiers. — C'est le fils d'un très pauvre ouvrier.

Là, il y a évidemment négligence, apathie, vanité; surtout ces sortes d'individus sont très difficiles à caser.

Nous lui soumettons, comme exemple et comme correctif, le fait suivant:

Un jeune homme appartenant à l'une des premières familles de Bourgogne, après avoir laissé une partie de ses plus belles années sur le boulevard des Italiens, à la *Maison-Dorée*, au Jockey-Club, et autres lieux russi absorbants, se trouva un beau jour complètement ruiné: sa famille l'abandonna...

Il lui restait trois mille francs, ses bijoux, ces mille riens de la vie élégante, vendus.

A cette époque, une entreprise, qui a eu un certain retentissement, organisait un *vaisseau-école*; il devait faire le tour du monde, former des élèves, et au retour donner des capitaines à la marine marchande.

L'ex-gentleman-ridder s'embarqua, abandonnant ses dernières ressources, prix de son admission dans le *vaisseau-école*. Ce voyage est tout un roman, que nous raconterons peut-être. Après bien des péripéties, le capitaine du *vaisseau* perdit son bâtiment sur des rochers, se sauva dans la chaloupe, sauva la caisse en même temps, à la manière de Bibouquet, et l'on n'en entendit plus parler.

Les pauvres jeunes gens revinrent dans leur patrie comme ils purent... ceux qui revinrent, toutefois; car plus d'un mourut en route, de misère, de maladie etc.

Celui dont nous parlons fut retenu dans une peuplade sauvage; le roi se prit d'amitié pour lui; sa fille, négresse du plus bel ébène, l'épousa de force... Bref, il faillit être massacré, quand un navire le recueillit, et qu'il s'enfuit. Sa femme se jeta à la mer... ainsi que cela se pratique dans l'*Histoire des voyages*. Enfin il arriva à Paris, dans la plus triste position.

Un ami, (non pas un de ceux du boulevard Italien), un ancien ami du collège, modeste professeur à 1,500 fr. dans un lycée, lui prêta 100 fr. pour s'habiller; il alla à la pèterie et se présenta comme ouvrier.

— Votre livret? dit le directeur.

— Je n'en ai pas. Puis il raconta tout bonnement son histoire.

Le directeur de l'établissement lui dit que ses bureaux étaient complets, qu'il ne pouvait lui offrir même une place de contre-maître; il lui conseilla d'attendre que sa famille revint à lui, ajoutant que le marquis de F... ne pouvait raisonnablement pas commencer par être simple ouvrier.

Celui-ci répondit que l'ouvrier L..., paierait les folles du marquis, et il débuta comme homme de peine.

Pendant 6 mois, il fut le plus assidu, le plus laborieux de ses camarades d'atelier.

Il ressentit une joie très grande quand il passa contre-maître et obtint 2,000 fr. d'appointements.

C'était autrefois ce qu'il dépensait en une soirée.

Ce premier galon amena vite l'épaulette, c'est-à-dire, au bout de quelques années, la direction de la fabrique.

Aujourd'hui, M. le marquis de F... est le propriétaire et l'un des plus riches industriels de France.

Nous connaissons un des chefs d'une administration de chemin de fer qui a débuté par être graisseur.

Il appartient aussi à notre plus fine aristocratie.

Que chacun apporte son exemple. Nous donnons simplement le nôtre sans aucune prétention littéraire, bien entendu.

M. X.

BULLETIN FINANCIER.

4 novembre 1863.

Le marché est affecté par une baisse de 1/2 sur les fonds anglais.

Les préoccupations financières priment les questions politiques à la veille même du discours d'ouverture du Corps législatif.

On craint que la Banque de France n'élève demain le taux de son escompte.

Après divers oscillations insignifiantes, la rente ferme au cours d'hier, mais la plupart des valeurs perdent leurs reports.

La rente varie de 67.15 à 67.35 et reste à 67.30.

Les consolidés anglais sont à 92 1/4 à 3/8.

L'Italien est tenu de 73 fr. à 73.20.

Le Mobilier français se relève de 1097.50 à 1117.50 et l'Espagnol de 667.50 à 675.

L'Orléans fluit à 980; le Nord à 987.50; l'Est à 510; Lyon à 960; Midi à 697.50; l'Ouest à 513.75.

Les Autrichiens sont cotés 413.75; les Lombards 562.50; les Sardes 415; les Romains 425; Saragosse 633.75; Nord d'Espagne 540.

Suez a encore baissé à 460 pour se relever à 470.

Les Transatlantiques sont à 525.

Cours moyen du comptant: 3 1/2, 67.07 1/2, 4 1/2, 95.37 1/2.

Banque de France, 3,360.

Crédit foncier, 1,300.

Pour tous les articles non signés, J. Reboux.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES PORTS DE BREST

(En commandite, pour être transformée en Société anonyme).

RAISON SOCIALE: E. HOUGRON et C^o.

CAPITAL: DOUZE MILLIONS

Divisé en 24,000 actions de 500 francs.

Chaque action donne droit à 5 % d'intérêt et à 80 % des bénéfices (art. 34 et 36 des statuts).

COMITÉ DE PATRONAGE:

Président: M. BIZET, officier de la Légion-d'Honneur, maire de la ville de BREST, membre du conseil général du Finistère; MM. MICHEL MORAND, chevalier de la Légion-d'Honneur, maire de LAMBEZELLEC (Brest).

Le vicomte CHARLES DE SAINT-PIERRE.

A. FLACHAT, ingénieur.

C. BAILLEMONT, officier de la Légion-d'Honneur, officier supérieur du génie.

Le GOARAND DE TROMELIN, chevalier de la Légion-d'Honneur, banquier à Brest.

Le comte LOUIS DE LESTRADE, propriétaire.

FITEAU, ancien conseiller colonial.

Secrétaire: M. NAPOLEON BACQUA DE LA BARTHE, chevalier de la Légion-d'Honneur, avocat.

La Société a pour objet la mise en valeur et l'exploitation de 400,000 à 500,000 mètres de terrains formant la portion la plus avantageuse du territoire récemment annexé à la ville de Brest, et destiné à former la nouvelle ville et le quartier du nouveau port de commerce.

Ces terrains sont à la fois bordés par les quais maritimes et par l'embarcadere du chemin de fer de l'Ouest. Cette situation exceptionnelle explique qu'en s'engageant à donner à la ville l'espace des voies et des places publiques, la Société obtienne l'aménagement de ces voies, de ces places et la construction des édifices nécessaires à une ville nouvelle.

Les terrains sont contigus à l'ancienne ville, trop étroite déjà pour ses 80,000 habitants, et dont la population doublera, dès que l'ouverture du port de commerce, le service des transatlantiques et l'achèvement des réseaux de l'Ouest et de l'Orléans auront fait de Brest le premier port de commerce de l'Europe sur l'Océan.

La plus-value de ces terrains n'attendra donc pas, comme il est arrivé pour les ports de Marseille, que de vastes emplacements intermédiaires, indépendants de la Société, soient mis en valeur. De plus, il n'est pas besoin, comme pour les ports de Marseille, d'en conquérir une partie sur la mer. Enfin, leur prix moyen d'acquisition, qui n'est que des 2/5 de celui des ports de Marseille, promet des bénéfices considérables dans l'avenir magnifique réservé à Brest.

Le chemin de fer met Brest à douze heures de Paris. Ainsi disparaît le seul obstacle qui, jusqu'à ce jour, ait empêché Brest de tirer parti, comme port de commerce, de sa rade, la première du monde, et d'une situation qui en fait le point de l'Europe le plus rapproché de l'Amérique.

VERSEMENS: 50 fr. en souscrivant; — 75 fr. à la répartition; — 125 fr. deux mois après; — 125 fr. dans les six mois; — les derniers 125 fr. suivant les besoins de la Société.

Les souscripteurs qui feront leurs versements par anticipation auront droit à une bonification d'intérêt à 5 % l'an.

ON SOUSCRIT:

A PARIS, chez MM. E. DAUTREVAUX ET C^o, banquiers, 21, rue de la Victoire.

A BREST, à la CAISSE COMMERCIALE et chez MM. les Notaires. — Les versements seront aussi reçus au COMPTOIR DU FINISTÈRE, et à la succursale de la Banque de France, à Brest, au crédit de M. E. DAUTREVAUX.

Et à ROUBAIX, chez M. EGREPONT-BRASME, banquier.

On peut souscrire aussi, en versant, dans les succursales de la Banque de France, au crédit de M. E. Dautrevaux, ou par envoi de fonds en billets de Banque et mandats sur Paris.

Les statuts, plans et documents relatifs à l'entreprise sont envoyés franco à toute personne qui en fait la demande.

4144—6105

THÉÂTRE DE LILLE.

Vendredi, irrévocablement:

Première représentation de M^{me} TÊDESCO, premier sujet de l'Académie Impériale.

LE TROUVÈRE, grand opéra en 4 actes.

Incessamment: UN HOMME DE RIEN, pièce nouvelle en 4 actes, pour la continuation des débuts de M. DURIEZ.

Au premier jour, reprise de FRA-DIAVOLO, opéra-comique en 3 actes, pour la continuation des débuts de M. JUSTIN.

AVIS. — Le public est prévenu que le bureau supplémentaire de location reste ouvert tous les jours jusqu'à l'ouverture du théâtre, et chez le concierge du théâtre pour les petites places.

KERMESSES.

Dimanche 8 novembre.

Annœullin, Chemy, Fretin, Gondcourt, Louvil, Provin, Willems.

La maison MENIER a trouvé dans le rapport sur l'Exposition internationale de Londres (1862), une nouvelle récompense de ses efforts à propager la consommation générale du chocolat. — Après avoir rappelé que les produits de M. MENIER sont au nombre de ceux que le jury a particulièrement remarqués, le rapporteur ajoute:

« Les produits de M. MENIER sortent de sa belle usine de Noisiel, où il dispose d'un outillage et d'une série d'appareils qui permettent d'opérer sur des quantités de matières premières assez considérables pour obtenir annuellement 1,800,000 kilog. de chocolat M. MENIER, par l'extension qu'il a donnée à sa fabrication, par l'activité commerciale qu'il a déployée, a puissamment contribué à répandre l'usage du chocolat. »

Une médaille lui a été décernée pour « excellence de qualité » de son chocolat.

Le CHOCOLAT MENIER se vend partout. — Pour ne pas être trompé par les contrefaçons, exiger les marques de fabrique et la signature MENIER. 4030-5763

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS Compagnie générale transatlantique

SERVICE DIRECT DE

ST-NAZAIRE AU MEXIQUE

Avec escales à Fort-de-France (Martinique) et à Santiago de Cuba

Par les paquebots LOUISIANE, FLORIDE, VERA-CRUZ, TAMPICO.

Départ de St-Nazaire le 16 de chaque mois

Correspondance par bateaux à vapeur à Santiago de Cuba avec la Havane, Port-au-Prince (Haïti) et Kingstown (Jamaïque).

Service annexe de Fort-de-France à la Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) et à Port of Spain (Trinidad), avec escale à Sainte-Lucie, Saint-Vincent et la Grenade, par le paquebot *Cacique*.

Correspondance par bateau à Port of Spain (Trinidad), avec Carupano, Cumana, La Guayra et Porto Cabello.

S'adresser pour fret et passage:

A Paris, au siège de la Compagnie, 15, place Vendôme; 20, boulevard des Capucines (Grand hôtel);

A Saint-Nazaire, à M. de VIAL, agent;

A Dunkerque, à MM. Victor et Léon DERODE, rue du Quai, 7;

A Lille, aux mêmes, rue de l'Hôpital-Militaire, 7.

Le départ du 16 novembre de St-Nazaire sera effectué par le paquebot-poste transatlantique TAMPICO, commandé par M. Bonnet.

VICTOR & LÉON DERODE. Dunkerque, 23 octobre 1863.

Bourse de Paris

RENTES ET ACTIONS	DU 3 NOVEMBRE		DU 4 NOVEMBRE	
	PREMIER COURS	DERNIER COURS	PREMIER COURS	DERNIER COURS
3 0/0 compt.	67 40	67 15	67	67 20
Dito fin cour.	67 20	67 30	67 20	67 30
4 1/2-0/0 cpt.	95 40	95 50	95 25	95 25
Dito fin cour.				
Oblig. Trésor			447 50	447 50
Banq. de Fran.	3360	3365	3360	3360
crédit foncier				
estamp. cpt.	1300	1300	1300	1300
Dito fin cour.	1295	1310	1300	1300
D ^e nouv. cpt.	1255	1260		
Dito fin cour.			1255	1255
Cré. mobilier				
comptant.	1105	1111 25	1103 75	1115
Dito fin cour.	1110	1107 50	1105	1116 25
comptoir nat.				
comptant.	760	757 50	757 50	755
Dito fin cour.			757 50	757 50
CHEM. DE FER				
Orléans. cpt.	980	978 75	978 75	978 75
Dito fin cour.	980	980	977 50	980
Nord. compt.	983 75	982 50	985	986 25
Dito fin cour.	980	980	985	987 50
Est. comptant	507 50	505	505	510
Dito fin cour.	507 50	506 25	508 75	510
Paris-Lyon-				
Méditer. cpt.	960	957 50	958 75	956 25
Dito fin cour.	956 25	955	958 75	960
Midi. compt.	695	695	696 25	695
Dito fin cour.	695	700	695	697 50
Ouest. compt.	515	515	515	516 25
Dito fin cour.			513 75	513 75
Genève. compt.	497 50	497 50	497 50	497 50
Dito fin cour.				
Dauphiné. cpt.	483 75	485	483 75	482 50
Dito fin cour.				
Ardennes. cpt.			475	476 25
Dito fin cour.				
Alger. compt.				

Prix des huiles à Lille, le 4 novembre.

Colza.	à l'hect.	84	à	»
Idem étrangères.		»	»	»
Oëillette bon goût.		»	»	»
Cameline.		»	»	»
Chanvre.		»	»	»
Lin du pays.		89	50	»
Id. étrangères.		»	»	»
Huile épurée pour quinquet		90	»	»
Id. pour réverbères.		89	»	»