

ture du coton dans une partie des Etats du Sud. Cette compagnie est composée d'anciens planteurs.

C'est aux capitalistes français que ces anciens planteurs, ruinés par la guerre, demandent les fonds nécessaires pour rendre leurs champs dévastés à la culture du coton; c'est aussi sur la marine marchande française qu'ils comptent pour transporter les produits.

La région que la compagnie se propose d'exploiter par l'entreprise des planteurs avec lesquels elle a déjà conclu les arrangements nécessaires, s'étend du 34° au 36° degré de latitude, depuis la vallée du Mississippi jusqu'aux rivages de l'Atlantique, et comprend les Etats de l'Arkansas, du Tennessee et de la Caroline du Nord, ainsi que les comtés septentrionaux du Texas, de Mississipi, de l'Alabama, de la Georgie et de la Caroline du Sud. Cette vaste zone ayant toujours été cultivée par le travail des blancs, ne présente pas dans l'exploitation les difficultés que la réorganisation du travail des noirs peut soulever dans les autres Etats du Sud.

Cette culture produisait annuellement, avant la guerre, plus d'un million de balles de coton, sur lesquelles sept cent mille étaient produites par le travail des blancs et trois cent mille seulement par le travail des nègres. La production, suivant toute prévision, pourrait s'élever jusqu'à deux millions cinq cent mille balles.

D'un autre côté, les lignes de chemins de fer qui sillonnent cette région présentent toutes les facilités nécessaires à l'écoulement des denrées. Le système de voies ferrées convergent vers le port de Norfolk en fera l'entrepôt de la production colonnière, d'où elle serait facilement transportée en France, soit par une ligne de steamers spéciale, allant de Norfolk à Brest, soit par des embranchements sur les lignes déjà établies entre New-York et l'Europe.

Quant aux moyens à employer pour préparer économiquement le coton pour le transport, il paraît que la compagnie s'est entendue avec l'*American Cotton Express Company*, dont les nouvelles presses compriment les balles de coton à la moitié de leur volume.

Il est aussi permis d'espérer qu'en dehors des ouvriers blancs, la compagnie en trouvera également dans les nègres affranchis, obligés bientôt de se remettre au travail.

Telle est, en résumé, cette entreprise, qui paraît se présenter sous les auspices les plus favorables.

**JURISPRUDENCE COMMERCIALE.** — On voit souvent des magasins de nouveautés qui exposent à leur devanture un certain nombre d'objets identiques, mais de couleurs différentes. Une large étiquette les recouvre et indique, en gros chiffres, un prix qui est de nature à attirer le public. On entre dans le magasin, on choisit un des objets exposés, on veut payer le prix indiqué, mais alors les commis déclarent que ce prix ne s'applique qu'à un ou deux échantillons. L'acheteur insiste, si s'est une femme, elle est quelquefois intimidée et cède; si elle réclame, on l'écarterte plus ou moins poliment, parfois si elle donne à la caisse une pièce d'or sans spécifier le prix et qu'elle ne compte pas sa monnaie qui lui est rendue, elle peut être véritablement trompée. — Est-ce là un délit? est-ce un fait qui échappe à toute répression?

Nous sommes tous exposés à souffrir de cet abus; il mérite d'être signalé. Au point de vue de la loyauté commerciale, nul doute n'est possible; c'est une tromperie indigne de toute maison qui se respecte. Au point de vue du droit civil, les acheteurs peuvent obliger un marchand qui annonce une marchandise à tel prix, de leur vendre l'échantillon qu'ils choisissent, au prix indiqué. L'étiquette, l'affiche, le prospectus constituent une offre; du moment où une personne accepte cette offre et est prête à la réaliser, le contrat de vente est parfait. L'étiquette est un drapeau qui couvre la marchandise et qui s'applique à toute la réunion de marchandises qu'elle surmonte. Dès qu'un refus de livrer est bien constaté, l'acheteur est en droit d'actionner le vendeur en justice de paix, d'obtenir, par voie judiciaire, la livraison et de plus des dommages-intérêts pour le dérangement causé. Une seule exception doit être prévue: nous n'admettons pas qu'on puisse forcer un marchand au détail à vendre en gros et en dehors des coutumes de son commerce.

Au point de vue de la loi pénale, il est plus difficile de qualifier un tel fait: le nouveau Code pénal frappe, il est vrai, la tentative d'escroquerie, mais il n'y a, peut-être, dans l'annonce d'un prix fictif, qu'une tromperie et non une manœuvre. C'est au cas seulement où l'acheteur, abusé par le mensonge de l'étiquette, paie sans vérifier et n'est point averti de la différence existant entre le prix vrai et le prix annoncé, qu'il y a incontestablement manœuvre et véritable escroquerie.

Dans tous les cas et à tous les points de vue, c'est au public, c'est à chacun de nous d'arrêter cette dangereuse coutume: à l'annonce d'un prix trompeur, il faut répondre par une énergique réclamation. L'annonce attire les acheteurs; mais la publicité d'un procès les éloigne. En se défendant contre une manœuvre qui frappe tout le monde, on défend tout le monde, et si l'injustice faite à un seul est une insulte faite à tous, la justice rendue à un seul n'en est pas moins profitable à tous.

### CHRONIQUE LOCALE & DÉPARTEMENTALE

On nous communiqué, avec prière de la publier, la lettre suivante qui vient d'être adressée à M. le ministre de l'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics:

A son Excellence Monsieur le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics.

Monsieur le Ministre,

Les soussignés ont l'honneur de porter plainte à Votre Excellence relativement à un fait grave dont ils ont été victimes, grave à ce point de vue surtout qu'il se renouvelle souvent et qu'il vient frapper dans leurs intérêts et leur sécurité personnelle de nombreux habitants du département du Nord.

Partis de Lille dans la nuit du 23 au 24 janvier à 2 heures du matin par le train express qui doit arriver à Paris vers 8 heures, le compartiment dans lequel nous avions été placés fut détaché du train à Arras vers 3 heures du matin et remise à quelque distance de la voie sous un hangar. Après une assez longue attente, le convoi ne reprenant pas sa marche, nous avons fait appel autour de nous, mais le silence était complet et l'obscurité profonde. L'un de nous a essayé de se rendre à la gare. Il s'est heurté contre plusieurs obstacles, et, dans la crainte d'être victime d'un de ces accidents si nombreux en pareille circonstance, il est venu reprendre sa place. Ce n'est que lorsque le petit jour a paru, vers 7 heures et demie du matin, que, transis de froid, nous avons pu sortir de notre retraite et nous tirer du milieu du labyrinthe dans lequel nous avions été placés.

Nous nous sommes rendus à la gare afin de demander explication de l'étrange traitement que nous avions eu à subir. Le commissaire de surveillance, que nous avions fait quérir à la ville, nous a appris que le train qui devait nous transporter à Paris était cette fois en retard pour cause d'accident; mais que d'ordinaire il dépendait des vents contraires et des caprices de la marée; qu'il n'était pas de semaine où les observations les plus vives et les reproches les plus amers ne fussent adressés aux agents de la gare par des voyageurs lésés dans leurs intérêts et mécontents d'une attente qui se prolongeait parfois pendant l'espace de dix heures. Nous avons pu constater en partie dans le registre des réclamations la vérité de cette assertion.

Telle est d'abord, Monsieur le ministre, l'organisation qui existe pour l'un des trains express de la frontière belge à Paris, sans que le voyageur soit prévenu, car rien n'est indiqué dans les gares à cet effet.

Vous Excellence peut juger immédiatement du tort considérable qui vient frapper successivement le commerce et l'industrie de nos contrées.

En effet, grand nombre de manufacturiers et de commerçants d'Halluin, de Tourcoing, de Lille, Roubaix, Douai, Armentières, Seclin, prennent le train de deux heures, profitent d'une journée pour se rendre à Paris et être de retour le même jour chez eux vers minuit. Le point d'arrêt dont ils sont menacés pendant six heures à Arras vient détruire le bienfait d'une telle combinaison.

L'Etat, c'est à dire en cette circonstance le contribuable, a fait des avances et des sacrifices considérables aux chemins de fer; il leur a garanti des sommes qui viennent charger nos budgets, et vous pensez sans aucune doute, Monsieur le ministre, que ces dispositions n'ont pas été prises seulement pour la satisfaction des compagnies, mais avant tout pour répondre aux nécessités sociales de notre époque.

Pendant, à 9 heures du matin, lors de l'arrivée du train de Calais à Arras, on nous a confirmé l'accident qui avait eu lieu à Arras, près Calais. Le convoi tout entier, moins deux voitures, avait déraillé. Le train avait été traîné sur un espace de 140 mètres, et enfin la locomotive s'était jetée en travers. L'accident a été occasionné par l'absence d'éclisses dans cette partie de la voie. Un coussinet s'étant brisé, l'extrémité du rail a pu se déplacer et laisser aux rebords des roues le passage nécessaire pour sortir de la voie.

Une éclisse est une plaque de fer qui a pour objet de joindre les deux rails et de les rendre solidaires. Elle s'adapte entre les champignons de chaque côté du rail; elle est fixée par quatre boulons munis de doubles écrous afin qu'elles ne puissent se desserrer.

Il est regrettable qu'il existe encore en France des lignes de chemins de fer où les rails ne soient pas éclissés et deviennent ainsi la cause d'accidents pouvant non seulement retarder les trains, mais occasionner encore des désastres épouvantables. Celui de Fampoultz a eu lieu exactement pour la même cause.

Nous soumettons, Monsieur le ministre, ces indications à votre sagesse; mais en ce qui nous concerne plus spécialement, en ce que comporte l'objet de notre plainte.

Vous Excellence ne saurait tolérer que les Anglais possèdent deux trains express par jour pour se rendre à Paris; que les habitants du Nord n'en possèdent qu'un seul; et, comme ministre français, vous n'admettez pas ce scandale qu'un train du Nord contenant des voyageurs français ne puisse arriver à Paris qu'après avoir attendu six heures l'arrivée des Anglais.

Nous ignorons pas Monsieur le ministre, et vous savez également que le registre des réclamations apposé dans le bureau des commissaires de surveillance n'est que lettre morte et dérisoire. Mais nous espérons que Votre Excellence vou-

dra bien faire droit à nos justes observations.

Nous vous prions, Monsieur le ministre, de vouloir bien agréer l'expression de notre respectueuse considération.

JULES BRAME,  
rue Tronchet, 25, Paris.

H. DERVAUX fils,  
fabricant à Roubaix.

M. SIOEN,  
négociant à Roubaix.

Paris, le 7 février 1866.

La Chambre de commerce de Lille se réunira le vendredi 9 de ce mois, à sept heures du soir.

L'ordre du jour de cette séance comprend les objets suivants:

- 1° Budget de la Chambre de commerce et de la Bourse.
- 2° Valeurs de douane.
- 3° Chômage des canaux.
- 4° Entrepôts et magasins généraux.
- 5° Objets divers.

M. le Maire de Tourcoing vient de recevoir la lettre suivante:

Lille, le 6 février 1866.

Monsieur le Maire,

Par décision du 23 décembre dernier, M. le Ministre de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics avait consenti à ce que les laines en suint ne fussent pas comprises dans les interdictions d'importation prononcées par l'arrêté du 5 du même mois relatif au typhus contagieux des bêtes à cornes.

Mais de nouveaux cas de typhus venant de se produire dans la province d'Anvers et aux environs d'Ostende, et la maladie s'étant introduite dans un troupeau de moutons, M. le Ministre a cru prudent de revenir sur sa décision du 23 décembre. Les laines en suint sont en conséquence replacées sous le régime d'interdiction prescrit par les arrêtés du 6 septembre et 5 décembre 1865.

Je vous prie de vouloir bien concourir en ce qui vous concerne à l'exécution de cette nouvelle décision.

Agrez, M. le Maire, l'assurance de ma considération très-distinguée.

Pour le Préfet empêché,  
Le Secrétaire-général délégué,  
DE LA JONQUIÈRE.

On nous communique des renseignements sur le projet de loi qui se prépare concernant l'enseignement professionnel. On commencera par changer cette dénomination d'enseignement professionnel en celle d'enseignement technique. Cet enseignement ne sera pas partie des attributions du ministère de l'instruction publique; il se rattacherait au ministère de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics. Tout Français pourra fonder un établissement d'enseignement technique, sans être astreint à aucune justification de capacité ou de stage; il lui suffira de ne s'être pas vu interdire une première fois le droit d'enseigner et de n'être pas dans un des cas d'exclusion prévus par la loi générale sur l'enseignement du 15 mars 1850.

Pour ouvrir une école, un cours, une conférence sans admettre de pensionnaires, il suffira d'être âgé de vingt ans; il faudra en faire une déclaration préalable à la mairie, déclaration qui sera soumise au préfet, qui pourra faire opposition à l'ouverture de l'établissement, mais seulement dans l'intérêt des mœurs ou s'il estime que le programme ne rentre pas dans le cadre de l'enseignement technique. Si l'établissement doit avoir des pensionnaires, le fondateur devra être âgé de vingt-cinq ans au moins. En même temps que la déclaration préalable, il faudra déposer à la mairie un plan du local qu'on voudra occuper. Si on n'exige aucune condition de capacité pour ouvrir un cours d'enseignement technique, on délivrera cependant des certificats d'aptitude qui constitueront une recommandation particulière. Les établissements pourront délivrer à leurs élèves des diplômes à la fin de leurs études.

(Industrie alsacien)

C'est à tort, dit un journal, que l'on redoute en France l'épidémie des trichines qui fait récemment de grands ravages en Allemagne. Ce qui fait qu'en Allemagne l'empoisonnement par les trichines fait tant de victimes, c'est qu'en ce pays l'on se contente d'une cuisson tout à fait insuffisante et souvent même d'une fumigation incomplète. Dans notre pays l'usage de la viande de porc est sans danger parce qu'on ne la mange pas crue. Il est reconnu par la science que la trichine est tuée par une température de 60 à 70 degrés. C'est un préservatif bien simple, on en conviendra, et il suffit de le vulgariser pour mettre nos populations à l'abri de tout danger.

On lit dans le *Moniteur de l'armée*:

L'état d'avancement des travaux de la nouvelle enceinte de Lille permettant d'abandonner, dès à présent, sans danger pour la défense, le reste des anciennes fortifications situées en arrière et qui doivent être cédées à la ville, d'après les lois des 25 juillet 1860 et 4 juin 1864, le déclassement et la remise de ces fortifications viennent d'être ordonnés par un décret impérial, en date du 5 janvier 1866, rendu

sur le rapport de S. Exc. le ministre de la guerre.

Nous croyons utile de publier les principaux passages d'une lettre qui nous signale une recrudescence d'eau de teinture se déversant depuis plusieurs jours dans le canal, ce qui rend l'eau beaucoup plus sale et plus noire que jamais.

L'auteur de la lettre demande « s'il ne serait pas temps de s'occuper sérieusement des moyens à employer pour donner satisfaction aux riverains du canal; de prendre toutes les mesures que commande la salubrité d'abord et la justice ensuite. Laisser subsister l'état de choses actuel ne serait pas digne d'une administration qui doit protéger les intérêts publics de quelque nature qu'ils soient. Les plaintes si souvent et si inutilement renouvelées, au sujet du canal, seront peut-être un jour prises en sérieuse considération. Que ceux qui l'espèrent encore s'adressent à qui de droit pour conjurer le mal que j'ai signalé. »

Nous publions aujourd'hui la liste des obligations des villes de Roubaix et Tourcoing sorties et non réclamées à la date du 31 janvier 1866.

Une tentative de vol a eu lieu pendant la nuit du dimanche au lundi chez M. Dazin-Motte. Des voleurs ont cherché à

s'introduire dans une des caves de l'habitation donnant sur la rue Sébastopol et où se trouvent de la laine et des étoffes. Réveillés par le bruit qui se faisait sous leur fenêtre, les domestiques ayant donné l'alarme ont vu fuir les malfaiteurs qui avaient déjà enlevé le cadenas fermant l'ouverture de l'une des caves.

Une ronde de police a retrouvé à une distance de trente mètres de la rue Sébastopol une charrette abandonnée; on présume qu'elle était destinée au transport des marchandises volées. L'enquête qui a eu lieu n'a point amené, jusqu'ici, la découverte des auteurs de cette expédition nocturne.

L'ouvrier charpentier transporté à l'hôpital, par suite de la chute qu'il a faite dans la cour de l'ancienne école mutuelle, n'est pas aussi gravement blessé qu'on devait le craindre, et cela grâce à une circonstance que nous ignorons. Le corps étant tombé sur le mortier qu'on préparait au milieu de la cour, les blessures sont peu dangereuses et l'on espère même un prochain et complet rétablissement.

Dans son audience du 8 février, le tribunal de simple police du canton de Roubaix a rendu 20 jugements, concernant 24 inculpés dont 4 acquittés et 5 condamnés à l'emprisonnement, savoir:

5. Cabarets ouverts à une heure indue.
2. Salubrité publique.

## VILLES DE ROUBAIX ET DE TOURCOING

### ENPRUNT DE 1860.

Liste des Obligations sorties et non réclamées à la date du 31 janvier 1866.

2e TIRAGE	N° 39156	50 N° 4755	1000	10 070	400
N° 15455	400	40639	400	4768	50
» 20517	400	» 41146	500	4786	50
		» 46574	50	4985	50
		» 49010	50	8305	50
		» 49870	50	9017	50
		» 49987	400	10054	50
		» 50220	50	10461	50
		» 52082	50	11159	50
		» 53304	50	11258	50
		» 53616	50	11666	50
				14052	50
				14469	50
				14812	50
				14814	50
				16160	100
				16659	50
				17610	50
				19247	50
				19387	50
				19820	50
				20852	50
				20963	50
				21151	100
				21574	500
				21743	50
				21887	50
				22986	50
				23066	50
				23621	50
				23688	50
				23781	50
				23753	50
				25297	50
				2605	50
				26208	50
				2795	50
				24935	50
				25131	100
				25633	50
				25649	50
				25919	50
				29274	50
				29448	50
				29594	50
				29912	50
				30885	50
				32009	50
				32522	50
				32712	50
				32994	50
				33161	50
				35533	50
				35936	50
				35963	50
				3155	50
				3522	100
				3697	50
				3899	50
				3992	50
				3992	50
				4226	50
				4732	50

Les porteurs des obligations ci-dessus désignées peuvent en réclamer le montant à la Caisse municipale de Roubaix,

Le Maire de Roubaix,

ERNOULT-BAYART.

Le Maire de Tourcoing,

ROUSSEL-DEFONTAINE.