ballots ; mais dans toutes les balles, nos filateurs ont trouvé des allumettes chimiques en si grand nombre que, par crainte de l'incendie que peut amener la mise du coton dans les cardes, ils sont obligés de faire vérifier soigneusement cette matière première dans un local spécial éloigné des bâtiments.

Un des privilèges de la chronique parisienne, c'est d'être invitée par les grandes compagnies industrielles, — lorsqu'elles ont besoin de la réclame, — à toutes les solennités d'inauguration, prochaines ou lointaines, il n'importe : inaugurations de chemins de fer, de monuments, de bateaux à vapeur, tout est matière à invitations.

Trajet et retour gratuit, collation en route, dîner splendide à l'arrivée, manifestation des grands hommes de la presse aux yeux des provinciaux éblouis, — tels sont les charmes de ces excursions.

Le prix se paie en tartines louangeuses où chacun parle invariablement de soi, de ses faits et gestes, de ses observations à toute vapeur. C'est ordinairement pour le journaliste une occasion, qu'il ne manque pas, de montrer sa magistrale ignorance et son aplomb imperturbable.

En revanche, il prouve alors à quel degré il possède la reconnaissance de l'estomac, par les éloges enthousiasmés qu'il prodigue aux mets, aux vins dont on l'a rassasié ; parfois même il laisse voir qu'il en a abusé.

Que voulez-vous ? on n'a pas de ces occasions... gratuites tous les jours.

C'est quelquefois fort drôle.

Mais ce qui l'est plus encore, c'est la partie technique de la fête, quand il en veut rendre compte. Alors, l'ânerie ne connaît plus de limites dans sa naïveté tranchante. Le *Temps* en relève gaîment un curieux et récent exemple :

Les journalistes parisiens qui se sont rendus à l'invitation de la *Compagnie générale transatlantique*, et qui ont profité de l'occasion pour parler un peu *marine*, sont assez galamment redressés ce matin par un journal dont la compétence [illegible] contestable [illegible] est peu [illegible], le *Courrier du Hâvre*. C'est surtout sur le dos du rédacteur du *Pays* que les horions tombent comme grêle. Ce rédacteur a pris hardiment un *bassin* pour un *port*, et fait *balancer gracieusement sur leurs ancres* des navires tout bonnement *amarrés* aux quais. Vous jugez si le *Courrier* raille, et de quelle belle humeur ! Je ne résiste pas à la tentation de détacher quelques lignes de cet excellent morceau :

« Le rédacteur du même journal aurait pu apprendre aussi que, quelle que soit la vitesse promise au *Péreire*, on ne peut pourtant pas encore dire que « sa vitesse » est telle qu'en quarante-huit heures, et » *sans chauffer*, il a parcouru les 622 milles » qui séparent Greenock du Hâvre. » Le steamer qui, *sans chauffer*, accomplira ce tour de force, est encore un phénix beaucoup plus difficile à trouver que celui de la fabuleuse antiquité.

» Nous aurions pu apprendre aussi à notre confrère du *Pays*, que l'hélice du *Péreire* n'est pas, comme il le croit, du système Griffith, c'est-à-dire à deux branches, mais bien à quatre branches.

» Après cela, nous ne chicanerons pas sur l'*espèce de construction* — c'est ainsi qu'il appelle le roufle qui règne de bout en bout sur le pont du *Péreire* — *qui renferme le salon des premières*, lequel est *tendu en blanc et orné de tentures groseille*, tandis qu'en réalité, le salon a ses parois en imitation de bois de citronnier, et son plafond blanc et or. Ceci pourrait passer pour une querelle de tapissier.

» Un autre journal de Paris, la *France*, apprend à l'univers que le *Napoléon III* a été construit à Glasgow, et le *Péreire* sur les bords de la Tamise ; on sait au Hâvre que c'est le contraire qui est la vérité. Mais ce qui est plus grave, et pourrait même être dangereux, en ce sens que des promesses non réalisées peuvent passer pour des échecs, c'est l'assertion mise en avant par la *France*, que « le *Péreire* doit » faire le « trajet du Hâvre à New-York » en neuf jours par le temps ordinaire. » Or, cela n'est pas, parce que, *dans l'état actuel de la navigation à vapeur*, cela n'est pas possible ; il n'y a pas *au monde* un steamer capable d'aller du Hâvre à New-York en neuf jours. »

Attrapez, loups de mers !

— En Angleterre, la Chambre des Communes s'élève contre... la fumée.

Dans un excellent discours, sir Robert Peel a démontré que, outre le mal immense causé par l'effluve qui souille l'atmosphère, enlaidit l'aspect des villes et engendre les maladies, le déchet produit par la fumée se monte à 20 0 0 de tout le charbon brûlé. Il a démontré aussi qu'on pouvait faire absorber par les fourneaux leur propre fumée, et il a demandé pour cela un acte.

Sir Georges Grey a fait observer que la loi, dans ses dispositions actuelles, défend de laisser sortir la fumée des cheminées de fourneaux, mais les autorités ne veulent point exécuter la loi. Rien de plus naturel, puisqu'elles sont elles mêmes les premières délinquantes.

Mais voici, à ce qu'il paraît, la vérité sur ce point. Il répugne aux gens de mettre à exécution des mesures prohibitives, à moins qu'elles ne soient complètes et que la fumée des ménages ne soit interdite, aussi bien que celle des fabriques.

Cela peut se faire, soit en vertu d'une loi qui modifierait toutes les cheminées dans le pays, soit par l'emploi de conduits à fumée passant de maison en maison et aboutissant à un fourneau central.

Cet expédient a été souvent suggéré, et si l'on pouvait utiliser la fumée, par exemple, par des tuyaux de zinc, on en pourrait assez aisément venir à bout.

Voilà, certes, une intéressante discussion, et dont, dans l'intérêt des habitants de Londres, nous espérons qu'il ne sortira pas seulement de la fumée.

— Sur la ligne du chemin de fer de Bourges à Montluçon, entre Saint-Florent et Louery, se trouve la maisonnette au passage à niveau 174, occupée par Jean Pinson, employé sur la ligne, et sa femme, garde-barrière. A l'approche du train, la femme Pinson va se placer en face de chez elle pour indiquer que la voie est libre, laissant à la maisonnette ses deux jeunes enfants. Elle se trouvait à son poste depuis quelques secondes, la machine n'était plus qu'à une centaine de mètres à peine, lorsqu'elle aperçut son dernier enfant, âgé de quinze mois, qui, ayant ouvert la petite barrière servant au passage des piétons, se dirigeait vers elle.

La malheureuse femme comprend toute la grandeur du danger ; le train arrive à toute vitesse et va écraser l'enfant, qui avance toujours, malgré les cris de sa mère ; celle-ci, folle, éperdue, ne voit plus que le salut de son fils. Elle ne se rend pas compte que son dévouement peut lui coûter la vie ; le train n'est plus qu'à une très faible distance, d'un bond elle s'élance sur la voie, elle va saisir l'enfant, mais à ce moment la locomotive l'atteint et la fait sauter à une hauteur qu'on évalue à huit mètres et elle retombe inanimée dans un fossé de la route. L'enfant n'a éprouvé aucun mal. La malheureuse victime de cet accident n'était âgée que de 24 ans.

— Voici une anecdote amusante empruntée à M. Eugène Chapus, du *Sport* :

Indication de mise en scène : *Une table et tout ce qu'il faut pour boire ; autour de cette table des gens d'esprit et tout ce qu'il faut pour causer.*

« Parmi les sujets de conversation qui exercèrent le plus la verve de la compagnie se mêla le fameux problème de l'âge du capitaine. Vous connaissez cette bonne raillerie [illegible] les formules algébriques.

» Le vaisseau ayant fait deux fois le tour du monde, la longueur de l'étrave à l'étambot étant donnée, la hauteur du mât de misaine n'étant pas connue et la profondeur de la cale égalant X/Z, on demande l'âge précis du capitaine.

» Tout-à-coup, un des convives, M. Léon Gozlan, annonça que le problème venait d'être résolu à Marseille.

» — Pas possible.

» — C'est comme je vous l'affirme.

» — Contez-nous cela ?

» — Ce fut à l'occasion de l'arrivée d'un navire qui paraissait suspect au conseil de salubrité ; l'équipage fut mis en quarantaine ; le capitaine, pendant quelques jours, supporta sa claustration ; mais enfin l'impatience le gagna et il quitta le lazaret en transgressant la consigne.

» Ici le narrateur s'arrêta tout court, au grand étonnement de la galerie.

» — Eh bien ? fit l'un des convives.

» — Eh bien, continua le narrateur, le problème était résolu.

» — Comment cela, comment cela ? demandèrent plusieurs voix en même temps.

» — C'est tout simple, reprit Léon Gozlan, le capitaine avait franchi la quarantaine. »

— Le ministre de la marine vient d'ordonner des essais qui, sans doute, amèneront des résultats intéressants pour la population de nos côtes.

Un inventeur ingénieux, dont les Davenport ont popularisé le nom, M. E. Duchemin, a trouvé, il y a quelques mois déjà, qu'une plaque de zinc et une plaque de charbon encastrées dans une rondelle métallique et soutenues à la surface de la mer dégageaient une quantité d'électricité très utilisable. En groupant plusieurs de ces appareils, on obtient un générateur électrique puissant.

M. Duchemin a pu, à l'aide d'une toute petite bouée de cette nature, faire résonner à Fécamp, pendant la saison des bains, une sonnerie située sur la plage. Un fil électrique réunissant la bouée à un appareil télégraphique suffit pour le mettre en marche. De la même façon, M. Duchemin a pu transformer l'électricité puisée dans la mer en une très-belle lumière.

On conçoit que pour des signaux de marées, pour relier télégraphiquement les douaniers, pour les feux secondaires, on a là sous la main une force motrice toute trouvée, très-susceptible de rendre de grands services.

Comme ces bouées électriques coûteront très-peu, comme elles ne s'usent pas sensiblement, les essais ordonnés par le ministre prouveront peut-être qu'il serait possible d'établir ainsi sur le bord de la mer des barraques en zinc et charbon formant batterie et produisant un courant électrique assez intense pour illuminer des phares ou faire fonctionner des machines.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

CONVOCATION

des Actionnaires pour le mardi 10 avril 1866.

La cour impériale de Paris, par son arrêt du 20 mars 1866, en nommant M. Mirès liquidateur unique, a ordonné qu'une assemblée des actionnaires aurait lieu dans les vingt jours, pour statuer sur les opérations restant à accomplir et sur le règlement des comptes des anciens gérants.

En outre, des communications seront faites par M. Mirès, sur les projets qu'il a formés pour la reconstitution du capital social.

En conséquence, M. Mirès prévient les actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer qu'une assemblée aura lieu le *mardi 10 avril prochain, à trois heures de l'après midi, au cirque de l'Impératrice (Champs-Elysées)*.

Pour assister à cette assemblée, les actionnaires devront déposer leurs actions dans les bureaux de la Société, rue de Richelieu, 97, passage des Princes.

Il leur sera délivré, en échange, un récépissé et une carte d'entrée.

6. a 5,967-4,667.

Il s'organise en ce moment une commission dont le but serait de réunir tous les porteurs de titres des chemins de fer espagnols de LERIDA REUSS TARAGONE et MONTBLANCH A REUS.

Voici les noms des principaux porteurs composant cette commission jusqu'à présent :

M. Poncet, délégué pour parcourir la ligne et se rendre compte exactement de la position ;

M. Aubert, secrétaire de la commission des chemins de fer espagnols à Marseille ;

M. Gélinet, agent de change à Metz ;

Et *M. Himmes*.

Le *Journal des Actionnaires* prend cette initiative comme il l'a déjà fait pour le Séville-Xérès, et indiquera les noms des autres membres aussitôt que la commission sera entièrement instituée.

Nous croyons utile de jeter un rapide coup d'œil sur la position des chemins de fer de LERIDA REUSS TARAGONE et MONTBLANCH A REUSS, puisque ces Sociétés entrent dans le domaine de l'actualité ; beaucoup de personnes, du reste, nous ont demandé des renseignements à ce sujet.

Par décret du 10 octobre 1862, la concession du Reuss à Taragone a été approuvée. Le 30 du même mois vient la concession du Montblanch à Lerida, et enfin, le 12 novembre suivant, un décret autorise la Compagnie à prendre la dénomination de LERIDA-REUS A TARAGONE, en portant son capital actions à 25 millions de francs.

Le capital total obligations peut être évalué au même chiffre, puisque la loi espagnole autorise toute Société à émettre des obligations pour un chiffre égal au capital actions. — Le capital total serait donc de 50 millions.

Cependant ce chiffre n'est pas exact, les actions n'ont pas été entièrement émises ; le placement n'a eu lieu que pour 17.800,000 francs environ. Le chiffre des obligations ne pouvant être supérieur, doit être par conséquent diminué d'autant ; c'est l'avis de M. Montjoux, qui nous donne des détails fort intéressants sur cette Compagnie :

La répartition des émissions d'obligations peut se faire comme suit :

Pour la 1re section, d'une longueur de 14 kil., de Taragone à Reuss.	4,675 obl.
Pour la 2me section, d'une longueur de 28 kil., de Montblanch à Reuss.	21,000
Pour la 3me section d'une longueur de 62 kil., de Montblanch à Lerida	37,181
Soit pour 104 kil. de chemins	62,856 obl.
Si nous ajoutons à ce chiffre, les dont le gouvernement n'a pas autorisé l'émission, et celles amorties par le premier tirage.	2,124 20
nous avons un total de	65,000 obl.

Les travaux de la première et de la seconde section sont terminés et exécutés dans d'excellentes conditions de solidité. Une partie de la troisième est achevée.

En résumé, sur 104 kilomètres à construire :

55 kil.	» sont en exploitation de Taragone à Vinbodi ;
4 —	2 sont à peu près terminés de Vinbodi Lerida, y compris le tunnel sur lequel il reste 20 mètres à percer et 200 mètres de revêtement à faire ;
4 —	2 sont à peu près terminés au sortir du tunnel ;
11 ---	» enfin sont construits, en ce qui concerne les remblais et les travaux d'art.
74 kil.	4 sont donc en exploitation ou bien près de l'être ; il ne reste plus que
29 ---	6 à construire pour arriver à la station de Lerida.

Il est bon de signaler que ces 29 kil. 6 traversent une plaine et n'offrent aucune difficulté, aucun travail d'art coûteux.

Pour établir la véritable situation et l'avenir des porteurs d'obligations, il convient d'examiner ce qu'elles représentent réellement dans les dépenses faites, sans s'inquiéter du capital actions, et ce qui reste à dépenser pour l'achèvement de la voie ; nous verrons ensuite si les produits du chemin offrent des ressources suffisantes pour garantir le service des intérêts du capital privilégié et sans amortissement.

62,856 obl. à 260 fr. produisent		15,714,000
Il resterait dû approximativement :		
Pour solde de travaux de Montblanch à Reuss.	600,000	
Pour solde de travaux de Montblanch à Lerida	500,000	
Pour d'autres avances de banque, à vérifier	500,000	
		1,600,000
On estime les travaux restant à exécuter, à	2,500,000	
Le matériel roulant à acquérir	600,000	
		3,100,000
Le capital à rentrer dans l'exploitation du chemin, pour donner toute sécurité aux obligations qui le représenteront, s'élève donc à		20,414,000

y compris 4.700,000 fr. à débourser encore pour l'entier achèvement de la ligne.

Si nous admettons que 20,000 obligations nouvelles à 250 fr. l'une doivent être émises pour obtenir l'emprunt de 4.700,000 à 5 millions nécessaire pour arriver à l'exploitation des 104 kilomètres, nous aurons 82,856 obligations qui exigeront un service d'intérêts annuel de 1,242,640 fr., non compris l'amortissement, qui représente peu de chose annuellement.

Or, le port de Taragone est un des meilleurs de la Catalogne, et sert de point de transit et d'entrepôt obligé à tout le trafic de l'Aragon, par Lerida et Saragosse, et aux riches et fertiles vallées que parcourt notre chemin. Les blés, les bois, les vins, les huiles, etc., qui font la fortune de ces contrées et de ces industrieuses et intelligentes populations de la Catalogne qui n'ont rien des habitudes indolentes et orgueilleusement répulsives de l'Espagnol, rencontreront une économie considérable tant pour la longueur du parcours que pour le tonnage, aux points de départ et d'arrivée de la ligne de Taragone à Lerida.

On doit juger du trafic général de cette ligne par le revenu kilométrique de 8,000 francs que fait en ce moment la section de 11 kilomètres nouvellement ouverte de Montblanch à Vinbodi, depuis quelques mois seulement, et reconnaître que les marchandises ont trouvé sur cette ligne leur voie naturelle et qu'elles n'attendent que l'ouverture de la ligne entière pour abandonner celle de Barcelone à Saragosse, qui est actuellement en possession de tous ces trafics. Nous croyons rester dans les limites de la modération et de la prudence en estimant à 25,000 francs le rendement kilométrique de la ligne, lorsqu'elle sera en pleine exploitation. Si nous déduisons de ce revenu 40 0/0 de frais, nous arrivons à un produit de 15 à 16 cent mille francs, qui est bien plus que suffisant pour assurer le service des 1,242,640 fr. d'intérêts et l'amortissement.

La situation est donc loin d'être désespérée pour les obligataires.

Nous partageons l'avis de M. Montjoux ; il y a moyen de sortir de cet état de choses, mais il faut s'entendre sérieusement.

Nous avons confiance dans les personnes désignées pour faire partie de la commission ; mais il faudra que dans une assemblée générale ces messieurs exposent leurs intentions et leurs qualités, pour que les porteurs de titres, sachant à qui ils ont affaire, les agréent et leur accordent confiance.

La mission que ces messieurs entreprennent est digne à tous égards et rencontrera beaucoup d'adhérents, nous en sommes sûr.

Qu'on se hâte donc, et une fois connaissance faite, on marchera vers le but commun : se rendre compte de la position qui ne doit pas être désespérée et arriver à sauvegarder tous les intérêts.

VILLE DE ROUBAIX.

Règlement pour la Foire

Nous, maire de la ville de Roubaix, chevalier de l'Ordre impérial de la Légion-d'Honneur,

Considérant que la prochaine ouverture de la foire de cette ville nécessite des mesures de précaution, afin d'éviter les accidents,

ARRÊTONS :

Emplacement des marchés pendant la durée de la foire.

Art. 1er. Les marchands bouchers, charcutiers, de légumes et de fruits, se tiendront place et rue Notre-Dame.

Art. 2. Ceux d'épiceries et fruits secs, de lingerie, d'étoffes et d'habillements, dans la rue Saint-Georges.

Art. 3. Ceux de chaussures, de ferrailles, etc., de beurre, d'œufs et de volailles, place et rue Notre-Dame.

Art. 4. La circulation est interdite aux voitures de toute espèce, sur la place de l'Eglise et dans la Grande-Rue, les dimanche, lundi et mardi de la première semaine de la foire, et le dimanche suivant.

La même défense est faite aux personnes circulant à cheval.

Art. 5. Aucun marchand ou teneur de jeux, spectacles, etc., ne pourra s'établir sur la voie publique, en quelque lieu que ce soit, sans avoir présenté ou déposé ses papiers au bureau de police et avoir obtenu une autorisation qui lui indiquera le lieu où il pourra établir ses marchandises ou exhiber son spectacle. Le marchand ainsi autorisé sera tenu d'occuper le lieu indiqué.

Art. 6. Il est interdit de fumer dans les cirques, salles de spectacles, loges de saltimbanques et de jeux de toute espèce, ainsi que dans les allées du champ de foire et autour des baraques.

Défense est également faite à tous marchand ayant loge ou baraque sur la foire, de faire du feu dans lesdites loges ou baraques, et d'y coucher pendant la nuit.

Art. 7. Il est interdit à tous marchands, donneurs de spectacles et autres personnes établies sur le champ de foire, de jeter ou déposer sur la voie publique aucune chose qui puisse gêner la circulation ou nuire à autrui par des exhalaisons insalubres.

Il est également défendu à toutes personnes d'uriner et déposer des ordures contre les baraques, les édifices publics et les maisons des particuliers.

Art. 8. Les jeux de hasard de toute espèce seront sévèrement interdits.

Art. 9. Les paradés, bruits d'instruments ou autres, en dehors des baraques de saltimbanques, salles de spectacles et de jeux, cirques, etc., ne pourront avoir lieu pendant les heures d'office sur la place Saint-Martin, ni le soir après dix heures et demie.

Art. 10. Tous lesdits jeux et spectacles, ainsi que les boutiques des marchands forains devront être fermés au plus tard, à onze heures du soir.

Art. 11. Les personnes qui désireraient une place sur le champ de foire de la ville de Roubaix, sont invitées à en faire la demande chaque année avant le 1er janvier qui précède ladite foire.

Art. 12. M. le commissaire central de Police est chargé d'assurer l'exécution du présent arrêté.

Fait en l'hôtel-de-ville de Roubaix, le 3 avril 1866. ERNOULT-BAYART.

Théâtre de Roubaix.

jeudi 5 avril 1866.

CLÔTURE DE LA TROUPE DE COMÉDIE

LA CONSIGNE EST DE RONFLER, comédie en un acte.

LA PETITE FADETTE.

MON FILS EST DOCTEUR.

Bureaux ouverts à 6 3/4 on commencera à 7 1/4 heures.

Rue de la Fosse-aux-Chênes, 22.

VENTE

DE

PAPIERS PEINTS

AU PRIX DE FACTURE

5954

BULLETIN FINANCIER.

Paris, le 2 avril.

Le marché a été très agité. L'absence de nouvelles politiques et des dates régulatrices de Vienne et Berlin laissait libre carrière aux appréciations les plus diverses sur la véritable gravité des affaires d'Allemagne, il y a eu un moment de panique pendant lequel l'Italien est tombé jusqu'à 56.60. La fin de la Bourse a été meilleure. La liquidation de la rente s'est faite dans des conditions qui sont un indice significatif des incertitudes de la spéculation ; il y a eu dans la même heure 7 c. 1/2 de déport et 5 c. de report. En clôture, la rente reste à 67.60 à terme et au comptant. L'Italien s'est relevé de 56.60 à 58.15 pour rester à 57.75. Le Mobilier reste à 646.25 après 627.50, et l'Espagnol à 365 après 355 Les autres valeurs ont également repris. L'Orléans finit à 865 après 857.50, le Nord à 1147.50 après 1103, l'Est à 532.50, le Lyon à 874.50 après 860, le Midi à 540, l'Ouest à 557.50 ; l'Autrichien à 381.25 après 370 et le Lombard à 398.75 après 390. L'emprunt mexicain est à 46. Les obligations (coupon de 15 fr. détaché) restent à 283.75. Le comptoir d'Escompte a fléchi à 895.

Cours moyen du comptant : 30/0 67.52 1/2 4 1/2 97 fr.

Crédit Foncier 1340

COURS DE LA BOURSE

Du 31 mars 1866.

Cours de ce jour		Cours précédent	
3 0/0	67 75	3 0/0	67 52 1/2
4 1/2 0/0	98 00	4 1/2 0/0	97

COMMERCE

Havre, 2 avril *Cotons*. — On note quelques affaires de samedi soir, entre autres 50 b. Louisiane, à livrer, à 215 fr. pour low middling. Du reste, en dehors des affaires notées à samedi soir, il s'est traité environ 300 b. Louisiane, pour l'exportation, en petits cotons, de 205 à 210 fr.

Aujourd'hui, le marché reste calme et faible, avec surtout beaucoup d'irrégularité dans les prix, pour les cotons d'Amérique de classement inférieur, que l'on fait ainsi dans la parité de 215 à 222 fr. 50 pour très bas. Le bas se paie encore dans la parité de 237 fr. 50, et même 240 fr. — Cotons du Brésil lourds aussi, mais cotons de l'Inde sans variation.

Les ventes à quatre heures vont à 474 b.

Laines. — Il n'y a que très peu de chose au marché, la presque totalité des récentes importations étant déclarée pour la prochaine vente mensuelle, et par suite, les affaires sont difficiles ; on cite cependant la vente de 15 b. Buenos-Ayres saint, de 1 fr. 75 à 2 fr. 25.

Liverpool, lundi. Ventes, 6,000 b. ; marché calme et prix en faveur des acheteurs.

FOIRE DE ROUBAIX

PLACE SAINT-MARTIN PRÈS LE BAZAR DU SINGE D'OR

La plus belle et la plus riche de toutes les loges qu'on ait vues sur les Champs de Foire

ARRIVÉE DE LA FAMILLE

GRANDSART-COURTOIS,

M. GRANDSART-COURTOIS, le célèbre physicien, revient à Roubaix avec une excellente troupe ; les nouveaux exercices de physique et de prestidigitation moderne qu'il se propose d'offrir au public ne peuvent manquer d'attirer la foule dans la loge véritablement splendide et entièrement neuve qu'il vient de faire construire. Cette loge, qui sera située *place St-Martin, à côté du Bazar du Singe d'Or*, sera parfaitement distribuée ; le public y trouvera une installation confortable dans les stalles, loges particulières et galeries ; enfin, la décoration et l'éclairage au gaz ne laisseront rien à désirer.

La farine de santé REVALESCIÈRE DU Barry, de Londres, guérit les gastralgies, gastrites, dyspepsies, indigestions, oppressions, constipations, vents, glaires, pigreurs, pituites, acidités, diarrhée, nausées, vomissements, névroses, chloroses, insommies, toux, bronchites, asthme, phtysie, catarrhe, rhumes, rhumatismes, faiblesse. — 60.000 cures par an. Elle économise mille fois son coût en d'autres remèdes. Du Barry et Cie., 26, place Vendôme, Paris. En province, chez les pharm. et épic.