



JOURNAL DU LOT

Paraissant les Mardi, Jeudi et Samedi

CAHORS ET DÉP^t : Trois mois, 5 fr. ; Six mois, 9 fr. ; Un An, 16 fr.
HORS DU DÉP^t : — 6 fr. ; — 11 fr. ; — 20 fr.

CAHORS : A. LAYTOU, DIRECTEUR, RUE DU LYCÉE.

ANNONCES (la ligne) 25 cent.
RÉCLAMES — 50 —

Les abonnements se paient d'avance. — Joindre 50 centimes à chaque demande de changement d'adresse.

On est inscrit pour un abonnement de même durée, quand on ne renvoie pas le numéro qui suit l'abonnement précédent.

L'Agence HAVAS, rue Notre-Dame-des-Victoires, n^o 34 et Place de la Bourse, n^o 8, est seule chargée, à Paris, de recevoir les annonces pour le Journal.

La publication des Annonces légales et judiciaires de tout le département est facultative dans le Journal du Lot.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS — Service d'Hiver.

Ligne de : Libos, — Agen, — Bordeaux, — Périgueux, — etc.

Ligne de Cahors à Montauban, — Toulouse, etc.

CAHORS				ARRIVÉES A						CAHORS		MONTAUBAN		TOULOUSE arriv.
ARRIVÉES	DÉPARTS	LIBOS	VILLENEUVE	AGEN	BERGERAC	BORDEAUX	PÉRIGUEUX	PARIS	ARRIVÉES	Dép. p ^r Montaub.	ARRIVÉES	Départ p ^r Cahors		
10 ^h 25 ^m matin.	6 ^h 35 ^m matin.	8 ^h 12 ^m m.	9 ^h 22 ^m m.	9 ^h 40 ^m m.	Midi 18 ^m	3 ^h 51 ^m s.	Midi 36 ^m	11 ^h 46 ^m s.	9 ^h 41 ^m m.	5 ^h 10 ^m m.	7 ^h 6 ^m m.	7 ^h 15 ^m m.	9 ^h 21 ^m m.	
5 1 ^h soir.	Midi 55	2 37 s.	3 52 s.	4 18 s.	5 17 s.	8 10 —	5 47 s.	4 38 m.	12 37 s.	11 > —	1 > s.	10 25 s.	9 50 —	
10 47 —	5 50 soir.	7 40 —	9 47 —	10 15 —		4 39 m.	11 30 —	2 49 s.	7 25 —	5 35 s.	7 55 —	5 10 —	Dép. p ^r Montauban 5 ^h 45 ^m m. 3 20 s.	

Train de foire : Départ de Libos à 7^h 10^m matin. — Arrivée à Cahors à 9^h 15^m matin.

Cahors, le 6 Mai.

LA COMMISSION DU BUDGET

Les réunions de la Commission du budget, interrompues par les vacances de Pâques, ont été reprises au Palais-Bourbon aujourd'hui, mardi.

La sessions des conseils généraux étant closes partout, ceux des membres de la commission qui font partie des assemblées départementales sont rentrés à Paris.

Cette reprise est indispensable. Aucune des questions budgétaires n'avait pu être résolue avant les vacances et, d'autre part, à la veille de la révision de la constitution dont le projet doit être déposé aux premiers jours de la rentrée, sur le bureau de la Chambre ; il importe que le budget de 1885 soit voté avant la fin de la session.

La révision ayant, en effet, les plus grandes chances d'être discutée au commencement de la prochaine session, il ne semble guère possible de renvoyer aux derniers mois de l'année l'examen du budget que le Sénat aura ensuite à étudier.

Le vote de la révision de la constitution, même limitée au mode d'élection des sénateurs, fera à ce moment une situation exceptionnelle au Sénat, qui sera d'ailleurs tout entier aux préoccupations électorales, motivées par l'approche du renouvellement de janvier.

La Chambre devra, dès lors, être mise en mesure de discuter le budget, au cours de la prochaine session. Pour cela, la Commis-

mission aura, elle-même, à accélérer ses travaux, et ses rapports devront être déposés dans les premiers jours de la rentrée. Peut-être même sera-t-il nécessaire que la commission siège tous les jours.

Le premier travail qui s'impose à ses délibérations, c'est un relevé exact des réductions qu'il est possible d'apporter aux propositions de dépenses présentées par le gouvernement. On se souvient qu'un premier examen a fait entrevoir la possibilité de réaliser 45 millions d'économie sur l'ensemble du budget. Il restera ensuite à régler, d'accord avec les ministres, le mode d'établissement des prévisions pour le rendement des impôts indirects.

En dehors de ces réductions et des prévisions de recettes, il ne semble pas que l'examen du budget doive soulever, cette année, d'importantes questions.

Aujourd'hui, que la conversion est faite, que les conventions sont votées et que tout projet d'emprunt pour 1885 est écarté, les seules questions qui paraissent devoir être soulevées sont celles qui ont trait au budget des cultes, aux marchés militaires, à l'instruction primaire, etc. On se souvient que la réforme de l'assiette de l'impôt, fera l'objet d'un débat spécial.

Comme il est permis de le voir par ce rapide aperçu, la commission peut, en accélérant ses travaux, mettre la Chambre en état de discuter le budget assez prochainement pour que le projet soit, cette fois, déposé sur le bureau du Sénat avant les derniers mois de l'année.

LA CAISSE DES ÉCOLES

Les ministres de l'instruction publique et des finances déposeront à la rentrée, sur le bureau de la Chambre, un important projet de loi destiné à régler le fonctionnement de la caisse des écoles.

Actuellement, les ressources de cette caisse sont totalement épuisées, et il est impossible de contracter de nouveaux engagements de dépenses avant d'avoir créé une nouvelle dotation.

On sait que, pour 1884, les Chambres ont autorisé le ministre de l'instruction publique à contracter des engagements pour construction de maisons d'école jusqu'à concurrence de 30 millions, quitte à déterminer ultérieurement lorsqu'il s'agira de payer, sur quelles ressources les sommes nécessaires seront prélevées.

Pour 1885, le ministre des finances a réalisé, sur la demande de son collègue de l'instruction publique 30 millions de ressources qui ont l'origine suivante : 21 millions provenant du reliquat disponible résultant de la liquidation de la caisse de dotation de l'armée, liquidation qui se poursuit en vertu d'un décret du gouvernement de la défense nationale. 7 millions proviennent de l'avance permanente de 80 millions faite au Trésor par la Banque de France. 2 millions enfin proviennent du reliquat disponible de l'exercice 1879.

Ces 30 millions de 1885 joints à l'égale somme de 1884 permettront de ne pas interrompre les travaux d'édification des nouvelles maisons d'école et de laisser se développer le mouvement manifesté par le pays pour l'extension de l'enseignement primaire. On aura ainsi le temps d'ici à la fin de 1885 de voter le projet de loi qui renouvellera la dotation de la caisse des écoles.

Ce projet de loi, d'ailleurs, n'aura pas seule-

ment pour objet la création de ressources nouvelles ; il doit régler le fonctionnement de la caisse de manière à prévenir dans l'avenir toute interruption du service et en même temps toute accélération excessive dans la distribution des subventions. De la sorte on corrigera certains abus qui s'étaient produits à l'origine de l'institution et dont une pratique de cinq années a fait reconnaître l'existence et les inconvénients.

La nécessité de ce projet de loi est urgente. En dehors, en effet, des 30 millions d'engagements que le ministre est autorisé à contracter en 1884, il reste pour plus de 45 millions de demandes nouvelles auxquelles il ne sera pas possible de satisfaire cette année et auxquelles on ne pourra faire droit qu'en 1885, à l'aide de la dotation dont nous avons expliqué plus haut la création.

En ce qui concerne les demandes anciennes auxquelles il a été fait droit, on sait que jusqu'à cette année on avait distingué entre l'engagement et le paiement effectif de la dépense. Les communes qui avaient vu leurs demandes de subvention ou d'emprunt accueillies par le ministère de l'instruction publique ne devaient recevoir les fonds correspondants qu'en une série d'annuités qui s'étendaient jusqu'à 1887.

Les Chambres ont depuis décidé de reporter sur 1884 toutes les annuités ultérieures pour éviter que dans aucune commune les travaux commencés ne fussent ralentis ou les paiements ajournés.

Le ministre de l'instruction publique vient, en conséquence, d'adresser aux préfets une circulaire pour les inviter à faire savoir aux communes intéressées que la caisse des écoles tenait à leur disposition immédiate une somme de 115 millions environ, dont 65 millions pour emprunts et 50 millions pour subventions.

FEUILLETON DU JOURNAL DU LOT

(37)

L'Hôtellerie Sanglante

SECONDE PARTIE

LES ATRIDES DE VILLAGE

Cette clameur était poussée par ceux des habitants qui regagnaient les maisons étagées le long de cette côte.

Elle fut répétée, presque instantanément, par tout ce qui circulait sur la place.

Philippe Hattier, devant le cabaret, le coude appuyé sur le garot de la monture de Jolibois, donnait au brigadier des instructions que celui-ci écoutait penché vers son chef.

Tous deux levèrent la tête au bruit. Un cri d'angoisse terrible jaillit de la poitrine du lieutenant.

Cabri, le bidet des aubergistes du Coq-en-Pâte, descendait comme un tourbillon la rampe en pente courbe qui, nous l'avons indiqué, aboutissait au pont et, partant, à la rivière.

L'animal dévorait l'espace, les yeux en flammes, les naseaux grand ouverts, la crinière hérissée.

Derrière lui, la frêle voiture qu'il emportait

dans son élan vertigineux, rebondissait comme un volant sur les inégalités du terrain.

Dans cette voiture, il y avait deux jeunes filles enlacées, Denise et Florence.

Marianne n'était plus sur le siège du devant. La Benjamine, expirante d'effroi, se tenait peletonnée contre son amie, comme, dans un péril suprême, un enfant s'accroche à sa mère.

Son visage se cachait dans le sein de la sœur de Philippe.

Celle-ci l'enveloppait de ses bras. Quelque chose de la grandeur tragique et extra-humaine des vierges martyres rayonnait comme un nimbe autour de sa beauté.

Le front haut, l'œil intrépide, une légère rougeur aux joues, elle regardait, sans faiblesse, l'endroit où toutes les douleurs devaient infailliblement finir pour elle.

Cet endroit, c'était le Petit-Vair, coulant au bas de sa berge en arête vive. Pour s'emmancher dans le pont étroit, la route, qui déclinait de la côte en passant à trente ou quarante mètres du seuil du Grand-Vainqueur, s'infléchissait d'une façon assez prononcée.

Or, Cabri, affolé, piquait droit devant lui... Et devant lui, nous le répétons, la rivière s'encaissait dans la ravine profonde.

Cheval, voiture et jeunes filles couraient vers ce véritable gouffre.

Que si, d'aventure, l'animal faisait un coude pour enfler le pont, qui avait juste en largeur la voie d'une charrette ordinaire, se dressaient deux énormes bornes qui en rétrécissaient encore l'abond. Le véhicule se briserait, sûrement, contre l'une ou l'autre de ces masses de pierre. Ou bien

il accrocherait, comme on dit, et verserait par dessus le parapet.

Partant, c'était la mort certaine.

Il y a des cascades d'événements si stupides que la plume n'en peut rendre la prestigieuse soudaineté ; il ne fallut pas dix secondes pour accomplir ce que nous aurons peine, moi, à tracer en un quart d'heure, vous, à lire en deux minutes.

Sur la place, la foule s'était écartée avec précipitation pour ne pas être troupée et broyée par cette trombe roulante. Les femmes se voilaient le visage de leurs mains pour ne pas voir la catastrophe imminente. Les hommes entrechoisaient des exclamations éperdues. Mais personne ne bougeait.

Et c'eût été, du reste, une folie de se jeter en travers de ce malheur qui volait comme la tempête.

A leur table, François et Sébastien Arnoult semblaient pétrifiés par l'épouvante. Joseph s'était levé. Sa gorge laissa échapper un râle rauque. Il fit mine de se précipiter. Un regard du lieutenant le cloua au sol...

Dans les fontes de la selle du brigadier Jolibois il y avait des pistolets. Philippe Hattier en saisit un et s'assura, d'un coup d'œil, qu'il était chargé et amorcé. Ensuite, d'un geste, il balaya les groupes qui papillonnaient entre lui et le char-à-bancs.

Celui-ci arrivait en face du cabaret, lancé comme un quartier de roc qui tomberait du haut d'une montagne. La fille du garde-chasse avait fermé les yeux.

Non point qu'elle eût peur de voir le vide dans lequel elle allait s'abîmer.

Mais elle redoutait d'apercevoir son frère — son frère qu'elle connaissait capable de se faire écraser sous les roues de la voiture pour l'arracher au sort affreux auquel elle s'était résignée.

Ses lèvres, qui avaient terminé leur prière, murmuraient maintenant deux noms :

— Georges... Gaston !...

Le cheval et la voiture arrivaient à la berge. Soudain, un éclair s'alluma dans la main du lieutenant.

Un coup de feu retentit. Cabri manqua des quatre fers et s'abattit foudroyé.

On était accouru de toutes parts. On avait enlevé les jeunes filles du véhicule disloqué par la violence du temps d'arrêt.

On achevait de dételé le bidet qu'une balle dans la tête avait tué raide.

L'officier, qui avait jeté son arme, serrait sa sœur entre ses bras. Florence, assise sur la chaise du chanteur en plein vent, que celui-ci s'était empressé d'approcher, recevait les soins du docteur Huguenin.

Les trois frères s'agitaient bruyamment autour d'elle.

Comme le lieutenant pressait Denise sur sa poitrine et la couvrait de baisers frénétiques, celle-ci demanda :

— Et Florence ?...

— Elle est saine et sauve. Rassure toi. La pauvre enfant a eu plus de peur que de mal.

En faisant cette réponse, Philippe cherchait du regard la fillette, que, dans son égoïsme fraternel, il avait presque totalement oubliée.

La Benjamine semblait endormie.

Dans le choc qui l'avait renversée, ainsi que

Informations

ALLEMAGNE.

On lit dans le *Tageblatt* :

« Dans l'entretien qu'il a eu avec M. de Courcel, ambassadeur de France, le prince de Bismarck a déclaré, dit-on, qu'il ne prendrait pas, à la conférence, une attitude opposée aux intérêts français. »

« On exprime ici l'opinion que si la France est de nouveau admise à exercer un contrôle sur les finances de l'Égypte, l'Italie devra obtenir le même droit, en raison des intérêts que cet Etat méditerranéen a sur les bords du Nil. »

ESPAGNE.

Madrid, 1^{er} mai.

Le gouvernement a acquis la preuve qu'un complot avait été formé pour couper les fils télégraphiques et empêcher la circulation des trains.

La surveillance administrative a déjoué le plan de ceux qui voulaient couper les fils entre Jaen et Linares. Mais les fils ont été coupés entre Lerida et Gerona et entre la Seo d'Urgel et Figueras. La police a également empêché la rupture du câble de Barcelonne à Marseille. Sur la ligne de Barcelonne à la frontière française un pont a été coupé et des poteaux télégraphiques renversés par une bande de dix individus. Une catastrophe aussi terrible que celle du pont d'Alcodia était inévitable, si les ingénieurs prévenus à temps n'avaient arrêté les trains et notamment l'express se dirigeant vers Perpignan.

Un individu mis en état d'arrestation par les ordres du préfet de Barcelonne, a été trouvé porteur de quatre cartouches de dynamite. Il a avoué qu'il voulait enlever des rails sur la ligne de Barcelonne à Saragosse.

Madrid, 2 mai.

Le télégraphe et la ligne du chemin de fer entre Figueras et la frontière française ont été de nouveau coupés cette nuit, par une bande d'insurgés.

CHRONIQUE LOCALE

ET FAITS DIVERS.

ÉLECTIONS MUNICIPALES

La liste libérale conservatrice est battue. Dire que c'est l'intelligence, l'aptitude aux affaires publiques, le dévouement aux intérêts communaux qui a eu le pas dimanche, ce serait faire la part trop belle aux triomphateurs.

Non, le suffrage universel s'est contenté

sa compagne, au fond de la voiture, sa coiffe de mousseline s'était détachée, — et ses cheveux d'or ruisselaient de ses tempes à ses épaules et de ses épaules le long de son buste aux contours gracieux, chastes et juvéniles.

Jusqu'alors, le lieutenant n'avait accordé qu'une attention restreinte à la petite amie de sa sœur.

A cette heure, avec les lignes pures de son corps brisées par la faiblesse et ses deux mains blanches pendant sur ses genoux, elle lui paraissait aussi belle que Denise, dans un style tout différent.

Comme il l'examinait avec un intérêt étrange et dont il ne se rendait pas bien compte lui-même, Florence ouvrit ses grands yeux, bleus comme l'azur profond du ciel d'été qui s'étendait au-dessus de cette scène.

Ces yeux se ranimèrent pour faire le tour de l'assistance et s'arrêtèrent sur l'officier, sollicités par ce magnétisme invincible qui force souvent à correspondre les regards comme les cœurs.

Et sa voix faible balbutia :

— Merci !

— La crise est passée, dit le docteur.

Denise avait quitté son frère pour se suspendre au cou de sa compagne.

Cependant, le citoyen Thouvenel questionnait Florence et Denise sur les causes de l'accident. La « petite mère » et son « élève » répondirent alternativement :

— Je ne sais pas...

— Nous n'avons rien vu...

— J'étais en train de sommeiller...

— Nous venions de tourner le dos au cheval,

de l'enseigne. Une étiquette lui a suffi. Il a voté pour les listes radicales. Et cela aveuglément, sans réflexion, comme sans contrôle, par la seule force de ce courant qui pousse inconsciemment les masses, sans qu'elles puissent se rendre compte du chemin parcouru, vers un but absolument inconnu et menaçant d'orages.

Tel est le fait; essayer de le nier ce serait nier la clarté du soleil. Et la preuve de cet entraînement que rien n'explique et qui n'explique rien, que chacun a vu se manifester dans des voies absolument contraires avec la même force attractive, ne la trouve-t-on pas dans ces facéties du scrutin qui poussent au premier rang des gens parfaitement inconnus, ou d'autres auxquels leur administration négative semblait avoir suffisamment mérité l'indifférence publique.

Mais n'insistons pas; tout raisonnement et toute récrimination sont superflus. Nous avons conscience pour notre part d'avoir fait, sans nous laisser amolir par des amitiés personnelles, notre devoir jusqu'au bout. Il est certain que si l'ancien conseil, qui menait à souhait les intérêts de la cité, qui s'était toujours associé aux résolutions les plus libérales et les plus patriotiques, avait été présenté tout entier par son chef naturel devant le corps électoral, toutes les anomalies, toutes les singularités amusantes, toutes les compétitions d'écharpe, toutes les sourdes haines, tous les éclats probables que nous promet le nouveau conseil municipal, ne se seraient pas produits.

Là est l'erreur, la faute grossière dont nous désirons que la ville n'ait point à souffrir.

La politique entre triomphante au conseil; c'est fort bien; mais nous avons bien peur que ce soit aux dépens de la gestion sage, intelligente et active des affaires communales, et, argument plus palpable, de la bourse des contribuables.

Nous souhaitons de ne pas trop bien lire dans l'avenir.

GLISSEMENT

« Il se produit, dit le *Temps*, dans le parti républicain, un glissement sensible vers les hommes et les doctrines de l'extrême gauche, dont il importe de signaler les conséquences et les dangers. »

« Ce n'est pas seulement parmi les autonomistes radicaux que sévit cet esprit de cession à l'égard des partis avancés; le

pour éviter d'avoir le soleil en face...

— Du diable, s'exclama Joseph, si je m'explique cette algarade de Cabri !... C'est vrai qu'il était un peu lunatique, ombrageux, et rétif... Mais de là à s'emporter comme une soupe au lait...

Avec cela, fit Sébastien, que Marianne est la prudence même...

— Et qu'elle manie une voiture mieux qu'un conducteur de patache, corrobora François avec conviction.

— Mais où donc est-elle, Marianne ? interrogea le juge de paix. Qu'est-elle devenue, et pourquoi ne se trouvait-elle pas sur le char-à-bancs avec ses deux compagnes de route ?...

Le brigadier Jolibois se chargea de satisfaire à la demande du magistrat. Du haut de la monture, le gendarme dominait la foule des curieux.

— Tenez, annonça-t-il en étendant la main, voici qu'on la ramène, la citoyenne Arnould, et dans un état lamentable, — consécutivement parlant...

L'attention générale se porta aussitôt sur le point qu'indiquait Riche-en-Bec. Marianne descendait la côte dans un groupe de paysans.

Ses vêtements et son visage étaient couverts de poussière et de sang.

Une balafre d'un rouge vif entaillait son front blême. Elle marchait avec peine, et deux de ceux qui l'accompagnaient étaient obligés de la soutenir sous les bras...

Lorsque, de loin, au milieu du cercle que formait le populaire autour des principaux personnages de notre drame, elle aperçut sa jeune sœur

pas en avant qu'ils font vers le collectivisme, les candidats qui s'appellent opportunistes le font vers eux; ceux-ci se transforment à leur tour et deviennent autonomistes, ou, du moins, font tout pour essayer de le paraître.

Ainsi peu à peu s'opère le glissement jusqu'aux bas-fonds de l'anarchie.

RÉSULTAT DU SCRUTIN DU 4 MAI

COMMUNE DE CAHORS

Delpert (seul élu).....	1338
Sirech.....	1295
Relhié.....	1269
Delpéch.....	1252
Miquel.....	1241
Mazières.....	1229
Delfour.....	1226
Costes.....	1210
Parazines.....	1205
Bousquet, Caprais.....	1204
Clary.....	1189
Rouffy.....	1180
Cayla.....	1178
Talou.....	1165
Rouquette.....	1155
Pouzergues.....	1152
Boyé.....	1140
Foissac.....	1140
Vincens.....	1134
Lebœuf.....	1131
Bouyssou.....	1115
Besse.....	1101
Lacroix.....	1099
Ibberet.....	1092
Lezeret.....	1069
Calmon.....	1066
Caviole.....	1049

Soulié.....	1047
Agié.....	1020
Gélias.....	978
Gagnayré.....	963
Cangardel.....	959
Lagarigue.....	935
Mazelié.....	919
Favas.....	899
Bousquet, géomètre.....	896
Boudousquié.....	889
Bris.....	887
Filhol.....	884
Chambert.....	863
Lestandi.....	853
Billières.....	837
Bousquet, Louis.....	828
D'Armagnac.....	825
Lamelle.....	797
Rodolosse.....	795
Dellard.....	782
Lafon.....	779
Vialard.....	752
Mouly.....	742
Vinel.....	739
Lacassagne.....	739
Boutet.....	733
Pergot.....	731
Boi.....	726
Henras.....	693
Gabin.....	693
Lapleigne.....	692

et la fille du garde-chasse unies dans une étroite d'amitié passionnée, elle fit un brusque haut-le-corps; ses paupières battirent, son sourcil se fronça, ses traits se contractèrent, ses dents grinçèrent sous ses lèvres convulsivement serrées, et sa physionomie revêtit un effrayant caractère de colère sombre et haineuse.

Mais c'était une Mélusine aux visages multiples.

Quand elle eut pénétré à l'intérieur du cercle, tout en elle ne respirait plus que la joie sans bornes de retrouver vivantes celles dont elles croyait les cadavres mutilés au fond du Petit-Vair.

Et ses premières paroles furent un énergique élan de reconnaissance envers cette Providence à qui elle devait le salut inespéré de sa chère Florence et de sa non moins chère citoyenne Hattier.

Le docteur ayant voulu la panser :

— Est-ce que c'est la peine ? fit-elle. La Benjamine et la Denise n'ont rien de cassé, grâce à Dieu : eh bien me voilà toute guérie. Une potée d'eau fraîche pour me débarbouiller, des compresses d'eau et de sel sur mes égratignures, et demain je pourrai vaquer à mon ouvrage...

Puis, comme on l'assailait de questions de tous côtés, elle avait expliqué d'une façon brève, mais claire, nette et souverainement naturelle, comment les choses s'étaient passées.

En abordant le plateau, qui, du sommet de la montée, descendait jusqu'au château, Cabri avait paru inquiet et tourmenté.

La grande fille avait alors sauté à bas du véhicule pour s'assurer si quelque partie du harnais n'était point ajustée de manière à le mo-

Carlin.....	691
Breil.....	687
Julhia.....	687
Allias.....	686
Alazard.....	662
Pignères.....	662
Brunies.....	656
Herbert.....	646
Fournié.....	608
Calvet.....	607
Séguy.....	596
Pechberly.....	595
Courpet.....	567
Planacassagne.....	560
Graniou.....	541
Léris.....	540
Dissés.....	462
Pezet.....	434
Couderc.....	421

SURSUM CORDA !

Une moyenne de 800 voix en faveur de la liste conservatrice, mille abstentions environ, de 1300 à 1100 voix en faveur des candidats de l'Union républicaine, voilà le bilan de la journée de dimanche.

Du côté des libéraux conservateurs il y a eu des fautes; il y a eu des faiblesses; combien se sont laissés entraîner, séduire et tromper ! — Mais ce n'est ni le temps ni le lieu de récriminer.

Nous l'espérons, dimanche prochain personne ne méconnaîtra son devoir, chacun voudra l'accomplir avec un généreux courage.

L'origine de la liste de l'Union républicaine, sa composition, nous disent assez que si elle réussit, nous pouvons dire adieu aux Frères, et plus tard aux sœurs de l'Hôpital et du bureau de bienfaisance, dont l'administration, reste toujours sous la dépendance du Préfet et du Maire.

Malgré les démentis qui circulent, les illusions ne sont plus possibles. — Certes, nous le savons, plus d'un de ceux dont le nom figure sur cette liste, répugnent à ces mesures violentes et désastreuses; mais une fois avec les autres, ils ne pourront pas s'y opposer, et s'ils essaient, leur opposition restera impuissante.

Debout donc pour la nouvelle bataille de dimanche, debout ! Il ne s'agit pas d'une question politique; mais il s'agit de savoir si nous resterons libres de confier nos enfants aux maîtres de notre choix et si nous aurons des garanties sérieuses pour la bonne administration de notre commune.

lester...

Mais au moment où, sans défiance, elle lui visitait la ganache, l'animal, — pris d'une sorte de vertige dont elle ne pouvait deviner la cause, l'avait, d'un furieux coup de tête, envoyée rouler à dix pas...

Le heurt du mors lui avait ouvert le front. Elle était restée sur la route, étourdie et comme assommée.

Des gens des Armoises, qui s'en retournaient au hameau, étaient venus la ramasser.

Ces paysans, qui avaient tout vu, — à distance, — complétèrent le récit de la virago : une fois débarassé de celle-ci, le cheval avait fait brusquement demi-tour.

Le soleil, la chaleur l'avaient-ils rendu fou ?...

Ou avait-il été piqué par un insecte ?...

Toujours est-il qu'il était reparti, — comme une flèche dans la direction de Vittel.

Quand on eut appris à Marianne à quelle extrémité il avait fallu avoir recours pour l'arrêter au moment où il allait se précipiter dans le courant le char-à-bancs et les jeunes filles :

— Pauvre Cabri ! dit-elle il a failli causer un grand malheur; mais c'est égal, c'était un brave serviteur...

— Hélas ! citoyenne, répliqua Philippe, il n'a pas dépendu que de moi de vous le conserver. C'est la nécessité qui a conduit ma balle. Le malheureux bidet, d'ailleurs n'est pas déjà si à plaindre, ayant eu une mort de soldat.

PAUL MAHALIN

(A suivre).

NOUVELLES DU DÉPARTEMENT

On nous écrit de Puy-l'Evêque :

La liste de M. Deloncle, maire, a triomphé dans la ville et dans les sections.
Douze de ses amis sont élus sur 14.
M. Demeaux, conseiller général, placé en tête de la liste opposée n'a obtenu que 224 voix sur 363 et ses amis personnels ont échoué partout.

COMMUNES GAGNÉES PAR LES CONSERVATEURS — Albas. — Puy-l'Evêque. — Bagat. — St-Pantaléon. — Larroque-des-Arcs. — Touzac (ballottage). — Calamane.

COMMUNES GAGNÉES PAR LES RÉPUBLICAINS — St-Chamarand.

STATU QUO

Conservateurs. — Labastide-Murat. — Soulmès. — Salviac. — Vers. — Douelle. — Mont-doumerc. — Catus. — Cézac. — Mercuès. — St-Paul-Labouffie. — Le Boulvé. — Grézels. — Praysac. — Parnac. — Caillac. — Valprionde. — Soucirac.

Castelfranc (6 cons. 3 rép. 3 ballottes). — Sérignac, (liste de M. Gras 6, 3 rép. 3 ballottes).

Republicains. — St-Caprais. — Ste-Alauzie. — Montlauzun. — Belmontet. — St-Laurent. — Figeac. — Gourdon. — Luzech. — Castelnaud. — Payrac. — Flaungnac. — Pradines. — Montcuq. — St-Daunès.

M. Laplagne, adjoint au maire, conseiller d'arrondissement, est nommé juge de paix à Martel.

OFFICIER DE SANTÉ. — CERTIFICAT DE GRAMMAIRE Examen complémentaire.

Le décret du 1^{er} août 1883 exige (art. 1^{er} § 2) des candidats au grade d'officier de santé, qui ne sont pas en mesure de justifier d'un diplôme de bachelier ou du certificat d'études de l'enseignement secondaire spécial, un certificat de grammaire complété par un examen portant sur les éléments de physique, de chimie et d'histoire naturelle, conformément au programme d'études de l'enseignement secondaire spécial.

Afin d'éviter aux candidats toute incertitude dans leur préparation à cet examen, il convient de les informer que les interrogations de physique, de chimie et d'histoire naturelle porteront sur les programmes des trois premières années d'études de l'enseignement secondaire spécial.

CAISSE NATIONALE D'ÉPARGNE.

Remboursements.

Les titulaires des livrets qui veulent se faire rembourser tout ou partie de leur compte doivent adresser directement leur demande au ministre des postes et télégraphes à Paris. Par le retour du courrier ils reçoivent l'autorisation de toucher leurs fonds au bureau de poste qu'ils ont désigné suivant leur convenance.

Afin de hâter ces remboursements dans les cas urgents, l'administration vient de décider que les demandes et autorisations de remboursement peuvent être transmises par le télégraphe à la volonté et aux frais du déposant.

Les remboursements autorisés par le télégraphe ne peuvent, jusqu'à nouvel avis, dépasser trois cents francs; mais le remboursement d'une somme supérieure peut être demandé par télégraphe et autorisé par poste.

NOUVEAU PROCÉDÉ POUR FAIRE LE PAIN.

L'art de faire le pain sans recourir à l'opération si pénible du pétrissage, a été discuté déjà il y a quelques années. On assure que ce système de panification sans pétrissage est pratiqué avec le plus complet succès dans une boulangerie importante de Paris.

Le procédé est d'une extrême simplicité: il consiste à mélanger la farine, sans pétrissage, avec l'eau chaude ordinaire, dans laquelle on a délayé du levain ou de la levure, avec une certaine quantité de glucose.

Lorsque le mélange de l'eau et de la farine est fait, on place la pâte dans les paniers en forme de pain; la pâte alors lève rapidement et donne un pain léger et de bon goût.

Ce résultat, confirmé aujourd'hui par la pratique, s'explique aisément en théorie

Aux Mères.

Si vous voulez voir pousser ces longues chevelures épaisses et ondulées qui encadrent si bien la tête des enfants, employez la *Lotion Régénératrice de D. Sailli* qui enlève les pellicules, tient la tête très propre, et active d'une façon remarquable et pousse des cheveux. Emploi simple, agréable et facile. Le flacon 3 fr., dépôt à Cahors, parfumerie DIDES aîné, boulevard Gambetta.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Assemblée générale des Actionnaires du 28 avril.

L'Assemblée générale des actionnaires, réunie le 28 avril 1884, sous la présidence de M. Eugène Periere, président du conseil d'administration, a voté, à l'unanimité, toutes les résolutions qui lui ont été présentées :

1^{re} Approbation du rapport et des comptes de l'exercice 1883;

2^e Fixation à 35 francs, dont 20 francs déjà payés en janvier dernier, du dividende de l'année 1883;

3^e Autorisation de contracter, en une ou plusieurs fois, sous forme d'ouverture de crédit ou autrement, et aux clauses et conditions qu'il jugera convenables, un emprunt au Crédit Foncier de France, de la somme de douze millions de francs, lequel se confondra, jusqu'à due concurrence, avec l'emprunt de trente millions de francs autorisé l'an dernier. Nomination de MM. Emile Thurneysen et le comte de Flers comme administrateurs.

Voici les passages les plus importants du rapport présenté au nom du conseil d'administration :

« Les recettes nettes du trafic, pendant l'année 1883, se sont élevées, en y comprenant la subvention et les primes à la marine marchande, à.....Fr. 48,111,519 38

» Nous avons transporté, en 1883, sur les lignes de l'Atlantique et de la Méditerranée, 334,532 passagers et 712,176 tonnes de marchandises.

» Les recettes accessoires, intérêts, escompte et bénéfices sur comptes d'ordre se sont élevés à Fr. 1,193,467 24

auxquels il convient d'ajouter le solde créditeur du compte de profits et pertes de l'exercice 1882....Fr. 71,940 44

» Soit ensemble.....Fr. 1,265,407 68

» Les recettes du trafic présentent un total de.....Fr. 48,111,519 38

» Les recettes totales de l'exercice 1883 se sont donc élevées à Fr. 49,376,927 06

» Les dépenses maritimes et commerciales de toute nature de l'exercice 1883 se résument par un total de.....Fr. 35,328,645 10

» Les frais généraux d'administration se sont élevés à la somme de.....Fr. 372,580 19

» Les frais généraux d'exploitation à Paris et dans les agences, à.....Fr. 3,854,760 04

» Les charges statutaires, les dépenses pour avaries, manquants, remorqueurs et chaloupes, à.....Fr. 2,903,512 33

» Total.....Fr. 42,459,497 66

» En résumé, les recettes de toute nature de l'exercice 1883 s'élevaient à.....Fr. 49,376,927 06

et les dépenses à.....Fr. 42,459,497 66

» L'excédent des recettes sur les dépenses est donc de.....Fr. 6,917,429 40

sur lesquels, après avoir prélevé la réserve d'amortissement, la réserve de prévoyance, la réserve statutaire, la participation des administrateurs, la prime de participation attribuée au personnel, il reste libre, 2,869,648 fr. 15.

» Nos recettes sur la ligne du Havre à New-York sont un peu supérieures à celles de 1883, et l'introduction de navires à grande vitesse tend à les améliorer par l'augmentation du nombre des passagers de 1^{re} et 2^e classe. Le courant des émigrants se dirige toujours régulièrement sur nos paquebots du Havre. Pour nous assurer cette clientèle, nous faisons construire un train entier de wagons à huit roues, avec buffet et couloir central, système américain. Ce train ira chercher à Strasbourg et à Bâle les émigrants que nous transportons chaque semaine, pour les amener, sans transbordement et presque sans arrêts, avec le maximum d'économie pour eux, jusqu'au quai du Havre, en face des paquebots où ils doivent prendre passage pour les Etats-Unis.

» Nos lignes du Mexique souffrent encore momentanément, par suite de la situation exceptionnelle que le gouvernement mexicain vient de faire aux pavillons étrangers, en établissant une différence considérable de droits au détriment de ceux-ci. Nous avons fait parvenir de vives protestations au gouvernement français, et nous avons tout lieu de croire qu'il en sera tenu compte dans la discussion du traité de commerce, qui se négocie en ce moment entre la France et le Mexique.

» Les recettes des lignes de la Méditerranée ont encore progressé cette année. Cependant, les transports pour le compte du ministère de la guerre ont considérablement diminué en 1883. Ce déficit a été comblé et même dépassé par l'augmentation du nombre des voyageurs et la quantité des marchandises transportées.

» L'expérience nous amène, chaque jour, à apporter des améliorations notables dans les itinéraires de nos services sur l'Italie, la Tunisie, l'Algérie et le Maroc. Il en résulte pour nous des diminutions de dépenses et des accroissements de recettes.

» Signalons, en passant, un progrès sensible que nous avons réalisé sur la ligne directe de Marseille à Alger. Depuis quelques mois, nos paquebots effectuent ce trajet en 28 heures, soit à peu près de 15 nœuds de vitesse. L'augmentation de dépenses occasionnée par cette vitesse a procuré un excédent triple de recettes, et ce succès nous a engagés à étudier la même amélioration pour les autres lignes directes de Marseille à Tunis et en Algérie.

» Nous devons parler aussi de l'organisation des voyages-circulaires établis en vertu de contrats entre notre compagnie et différentes lignes de chemins de fer. Cette innovation réussit chaque jour davantage, et nous voyons s'élever continuellement le nombre des billets que nous distribuons. D'autres combinaisons sont à l'étude, et, pour leur réalisation, nous n'avons qu'à nous louer de nos rapports avec les grandes Compagnies, particulièrement le Paris-Lyon-Méditerranée et l'Ouest, qui s'appliquent chaque jour à assurer au public les

plus grandes facilités de communications avec nos ports d'embarquement.

»... Aujourd'hui notre flotte, en parfait état d'entretien, se compose de 65 navires, sans compter bien entendu, nos quatre grands paquebots en construction. Ces 65 navires représentent une capacité de 135,900 tonnes brutes et une force de 132,050 chevaux. Leur âge moyen est peu élevé, car la plupart sont neufs, et nous nous trouvons aussi dans des conditions d'exploitation absolument normales.

» Disons, en outre, que le prix moyen de nos navires, par tonne brute, déduction faite de toutes les réserves, est environ de 510 francs, chiffre bien inférieur à celui que coûterait aujourd'hui l'établissement d'un matériel aussi considérable.

»... Nous possédons aujourd'hui des ateliers d'entretien ordinaire au Havre, à Saint-Nazaire, à Marseille et Port-de-France, et un chantier de construction et de grosses réparations à Penhoët, près Saint-Nazaire. Nous pouvons ainsi réparer nous-mêmes tous nos navires dans des conditions beaucoup plus rapides et plus économiques que ne pourrait le faire l'industrie privée. Dans notre chantier de constructions, nous avons déjà confectionné, pour différents paquebots, 660,000 kilos de chaudières neuves; nous venons d'y construire la Ville de Tunis et nous y avons en outre modifié le Saint-Laurent, le Saint-Germain, l'Ollinde Rodrigues et le Washington, qui ont acquis de ce fait, une valeur nouvelle, et se trouvent déjà prêts à répondre aux exigences du nouveau service des Antilles.

» Permettez-nous de vous citer aussi le voyage que le Saint-Germain, dont nous venons de parler, vient d'effectuer au Tonkin, voyage remarquable, tant par sa rapidité que par la précision avec laquelle il a été exécuté. Les troupes, parties de Toulon, ont été débarquées dans la baie d'Halong à l'heure fixée d'avance, et elles ont pu rentrer en ligne, les premières, pour l'expédition couronnée par la prise de Bac-Ninh. Le Saint-Germain est ensuite rentré à Toulon au jour et à l'heure mêmes qui lui avaient été indiqués.

» Le 4 août, nous nous sommes rendus adjudicataires du service postal du Havre à New-York, et, le 3 décembre, du service postal des Antilles. Le résultat de ces adjudications a été une augmentation de subvention de 1,836,000 francs pour le service du Havre à New-York, et une diminution d'égale somme sur celui des Antilles. Mais notre subvention actuelle de 9,958,000 francs qui finit le 22 juillet 1885 nous sera continuée pour seize ans de plus, jusqu'au 22 juillet 1901.

Les nouveaux cahiers des charges nous accordent certaines simplifications dans le service et les itinéraires des Antilles. Ils portent la vitesse réglementaire sur New-York de 11 nœuds 50 à 15 nœuds, et celles sur les lignes de Colon et de la Vera-Cruz de 10 nœuds 50 à 11 nœuds 50. Ces excédents de vitesse exigeront des dépenses plus considérables, mais nous avons la ferme conviction que celles-ci seront compensées par l'augmentation des recettes de nos nouveaux paquebots; à ces recettes viendra s'ajouter une somme de 1,235,000 francs, que nous n'aurons plus à payer chaque année à l'Etat pour le remboursement des avances qui nous avaient été faites en 1865.

Le nombre de nos voyageurs de 1^{re} et de 2^e classe du Havre à New-York est aujourd'hui essentiellement limité. Nous avons pu remarquer qu'il avait quadruplé, en moyenne, dans les six voyages déjà opérés par la Normandie. C'est une clientèle nouvelle presque entièrement enlevée aux lignes anglaises, ce qui s'explique facilement puisque le trajet du continent, de Paris, par exemple à New-York, avec des navires d'égale vitesse, sera toujours plus facile et plus court par le Havre que par Liverpool. En outre, nous avons, en 1883, mis à la disposition du service d'émigration 33,000 places, dont plus de 23,000 ont été occupées. Avec les nouveaux paquebots et la Normandie, nous aurons par an, plus de 46,000 places disponibles, et il est probable que le nombre des émigrants transportés augmentera proportionnellement de 9 à 10,000. Il n'est donc pas téméraire d'avancer, d'après des calculs aussi précis que possible, que la recette annuelle de nos nouveaux paquebots dépassera celle que nous faisons actuellement, l'excédent des dépenses demeurant, du reste, inférieur à cet excédent de recettes.

»... Nos lignes du Mexique souffrent encore momentanément, par suite de la situation exceptionnelle que le gouvernement mexicain vient de faire aux pavillons étrangers, en établissant une différence considérable de droits au détriment de ceux-ci. Nous avons fait parvenir de vives protestations au gouvernement français, et nous avons tout lieu de croire qu'il en sera tenu compte dans la discussion du traité de commerce, qui se négocie en ce moment entre la France et le Mexique.

» Les recettes des lignes de la Méditerranée ont encore progressé cette année. Cependant, les transports pour le compte du ministère de la guerre ont considérablement diminué en 1883. Ce déficit a été comblé et même dépassé par l'augmentation du nombre des voyageurs et la quantité des marchandises transportées.

» L'expérience nous amène, chaque jour, à apporter des améliorations notables dans les itinéraires de nos services sur l'Italie, la Tunisie, l'Algérie et le Maroc. Il en résulte pour nous des diminutions de dépenses et des accroissements de recettes.

» Signalons, en passant, un progrès sensible que nous avons réalisé sur la ligne directe de Marseille à Alger. Depuis quelques mois, nos paquebots effectuent ce trajet en 28 heures, soit à peu près de 15 nœuds de vitesse. L'augmentation de dépenses occasionnée par cette vitesse a procuré un excédent triple de recettes, et ce succès nous a engagés à étudier la même amélioration pour les autres lignes directes de Marseille à Tunis et en Algérie.

» Nous devons parler aussi de l'organisation des voyages-circulaires établis en vertu de contrats entre notre compagnie et différentes lignes de chemins de fer. Cette innovation réussit chaque jour davantage, et nous voyons s'élever continuellement le nombre des billets que nous distribuons. D'autres combinaisons sont à l'étude, et, pour leur réalisation, nous n'avons qu'à nous louer de nos rapports avec les grandes Compagnies, particulièrement le Paris-Lyon-Méditerranée et l'Ouest, qui s'appliquent chaque jour à assurer au public les

plus grandes facilités de communications avec nos ports d'embarquement.

»... Aujourd'hui notre flotte, en parfait état d'entretien, se compose de 65 navires, sans compter bien entendu, nos quatre grands paquebots en construction. Ces 65 navires représentent une capacité de 135,900 tonnes brutes et une force de 132,050 chevaux. Leur âge moyen est peu élevé, car la plupart sont neufs, et nous nous trouvons aussi dans des conditions d'exploitation absolument normales.

» Disons, en outre, que le prix moyen de nos navires, par tonne brute, déduction faite de toutes les réserves, est environ de 510 francs, chiffre bien inférieur à celui que coûterait aujourd'hui l'établissement d'un matériel aussi considérable.

»... Nous possédons aujourd'hui des ateliers d'entretien ordinaire au Havre, à Saint-Nazaire, à Marseille et Port-de-France, et un chantier de construction et de grosses réparations à Penhoët, près Saint-Nazaire. Nous pouvons ainsi réparer nous-mêmes tous nos navires dans des conditions beaucoup plus rapides et plus économiques que ne pourrait le faire l'industrie privée. Dans notre chantier de constructions, nous avons déjà confectionné, pour différents paquebots, 660,000 kilos de chaudières neuves; nous venons d'y construire la Ville de Tunis et nous y avons en outre modifié le Saint-Laurent, le Saint-Germain, l'Ollinde Rodrigues et le Washington, qui ont acquis de ce fait, une valeur nouvelle, et se trouvent déjà prêts à répondre aux exigences du nouveau service des Antilles.

» Permettez-nous de vous citer aussi le voyage que le Saint-Germain, dont nous venons de parler, vient d'effectuer au Tonkin, voyage remarquable, tant par sa rapidité que par la précision avec laquelle il a été exécuté. Les troupes, parties de Toulon, ont été débarquées dans la baie d'Halong à l'heure fixée d'avance, et elles ont pu rentrer en ligne, les premières, pour l'expédition couronnée par la prise de Bac-Ninh. Le Saint-Germain est ensuite rentré à Toulon au jour et à l'heure mêmes qui lui avaient été indiqués.

Le 4 août, nous nous sommes rendus adjudicataires du service postal du Havre à New-York, et, le 3 décembre, du service postal des Antilles. Le résultat de ces adjudications a été une augmentation de subvention de 1,836,000 francs pour le service du Havre à New-York, et une diminution d'égale somme sur celui des Antilles. Mais notre subvention actuelle de 9,958,000 francs qui finit le 22 juillet 1885 nous sera continuée pour seize ans de plus, jusqu'au 22 juillet 1901.

Les nouveaux cahiers des charges nous accordent certaines simplifications dans le service et les itinéraires des Antilles. Ils portent la vitesse réglementaire sur New-York de 11 nœuds 50 à 15 nœuds, et celles sur les lignes de Colon et de la Vera-Cruz de 10 nœuds 50 à 11 nœuds 50. Ces excédents de vitesse exigeront des dépenses plus considérables, mais nous avons la ferme conviction que celles-ci seront compensées par l'augmentation des recettes de nos nouveaux paquebots; à ces recettes viendra s'ajouter une somme de 1,235,000 francs, que nous n'aurons plus à payer chaque année à l'Etat pour le remboursement des avances qui nous avaient été faites en 1865.

Le nombre de nos voyageurs de 1^{re} et de 2^e classe du Havre à New-York est aujourd'hui essentiellement limité. Nous avons pu remarquer qu'il avait quadruplé, en moyenne, dans les six voyages déjà opérés par la Normandie. C'est une clientèle nouvelle presque entièrement enlevée aux lignes anglaises, ce qui s'explique facilement puisque le trajet du continent, de Paris, par exemple à New-York, avec des navires d'égale vitesse, sera toujours plus facile et plus court par le Havre que par Liverpool. En outre, nous avons, en 1883, mis à la disposition du service d'émigration 33,000 places, dont plus de 23,000 ont été occupées. Avec les nouveaux paquebots et la Normandie, nous aurons par an, plus de 46,000 places disponibles, et il est probable que le nombre des émigrants transportés augmentera proportionnellement de 9 à 10,000. Il n'est donc pas téméraire d'avancer, d'après des calculs aussi précis que possible, que la recette annuelle de nos nouveaux paquebots dépassera celle que nous faisons actuellement, l'excédent des dépenses demeurant, du reste, inférieur à cet excédent de recettes.

»... Nos lignes du Mexique souffrent encore momentanément, par suite de la situation exceptionnelle que le gouvernement mexicain vient de faire aux pavillons étrangers, en établissant une différence considérable de droits au détriment de ceux-ci. Nous avons fait parvenir de vives protestations au gouvernement français, et nous avons tout lieu de croire qu'il en sera tenu compte dans la discussion du traité de commerce, qui se négocie en ce moment entre la France et le Mexique.

» Les recettes des lignes de la Méditerranée ont encore progressé cette année. Cependant, les transports pour le compte du ministère de la guerre ont considérablement diminué en 1883. Ce déficit a été comblé et même dépassé par l'augmentation du nombre des voyageurs et la quantité des marchandises transportées.

» L'expérience nous amène, chaque jour, à apporter des améliorations notables dans les itinéraires de nos services sur l'Italie, la Tunisie, l'Algérie et le Maroc. Il en résulte pour nous des diminutions de dépenses et des accroissements de recettes.

» Signalons, en passant, un progrès sensible que nous avons réalisé sur la ligne directe de Marseille à Alger. Depuis quelques mois, nos paquebots effectuent ce trajet en 28 heures, soit à peu près de 15 nœuds de vitesse. L'augmentation de dépenses occasionnée par cette vitesse a procuré un excédent triple de recettes, et ce succès nous a engagés à étudier la même amélioration pour les autres lignes directes de Marseille à Tunis et en Algérie.

» Nous devons parler aussi de l'organisation des voyages-circulaires établis en vertu de contrats entre notre compagnie et différentes lignes de chemins de fer. Cette innovation réussit chaque jour davantage, et nous voyons s'élever continuellement le nombre des billets que nous distribuons. D'autres combinaisons sont à l'étude, et, pour leur réalisation, nous n'avons qu'à nous louer de nos rapports avec les grandes Compagnies, particulièrement le Paris-Lyon-Méditerranée et l'Ouest, qui s'appliquent chaque jour à assurer au public les

plus grandes facilités de communications avec nos ports d'embarquement.

»... Aujourd'hui notre flotte, en parfait état d'entretien, se compose de 65 navires, sans compter bien entendu, nos quatre grands paquebots en construction. Ces 65 navires représentent une capacité de 135,900 tonnes brutes et une force de 132,050 chevaux. Leur âge moyen est peu élevé, car la plupart sont neufs, et nous nous trouvons aussi dans des conditions d'exploitation absolument normales.

» Disons, en outre, que le prix moyen de nos navires, par tonne brute, déduction faite de toutes les réserves, est environ de 510 francs, chiffre bien inférieur à celui que coûterait aujourd'hui l'établissement d'un matériel aussi considérable.

»... Nous possédons aujourd'hui des ateliers d'entretien ordinaire au Havre, à Saint-Nazaire, à Marseille et Port-de-France, et un chantier de construction et de grosses réparations à Penhoët, près Saint-Nazaire. Nous pouvons ainsi réparer nous-mêmes tous nos navires dans des conditions beaucoup plus rapides et plus économiques que ne pourrait le faire l'industrie privée. Dans notre chantier de constructions, nous avons déjà confectionné, pour différents paquebots, 660,000 kilos de chaudières neuves; nous venons d'y construire la Ville de Tunis et nous y avons en outre modifié le Saint-Laurent, le Saint-Germain, l'Ollinde Rodrigues et le Washington, qui ont acquis de ce fait, une valeur nouvelle, et se trouvent déjà prêts à répondre aux exigences du nouveau service des Antilles.

» Permettez-nous de vous citer aussi le voyage que le Saint-Germain, dont nous venons de parler, vient d'effectuer au Tonkin, voyage remarquable, tant par sa rapidité que par la précision avec laquelle il a été exécuté. Les troupes, parties de Toulon, ont été débarquées dans la baie d'Halong à l'heure fixée d'avance, et elles ont pu rentrer en ligne, les premières, pour l'expédition couronnée par la prise de Bac-Ninh. Le Saint-Germain est ensuite rentré à Toulon au jour et à l'heure mêmes qui lui avaient été indiqués.

Le 4 août, nous nous sommes rendus adjudicataires du service postal du Havre à New-York, et, le 3 décembre, du service postal des Antilles. Le résultat de ces adjudications a été une augmentation de subvention de 1,836,000 francs pour le service du Havre à New-York, et une diminution d'égale somme sur celui des Antilles. Mais notre subvention actuelle de 9,958,000 francs qui finit le 22 juillet 1885 nous sera continuée pour seize ans de plus, jusqu'au 22 juillet 1901.

Les nouveaux cahiers des charges nous accordent certaines simplifications dans le service et les itinéraires des Antilles. Ils portent la vitesse réglementaire sur New-York de 11 nœuds 50 à 15 nœuds, et celles sur les lignes de Colon et de la Vera-Cruz de 10 nœuds 50 à 11 nœuds 50. Ces excédents de vitesse exigeront des dépenses plus considérables, mais nous avons la ferme conviction que celles-ci seront compensées par l'augmentation des recettes de nos nouveaux paquebots; à ces recettes viendra s'ajouter une somme de 1,235,000 francs, que nous n'aurons plus à payer chaque année à l'Etat pour le remboursement des avances qui nous avaient été faites en 1865.

Le nombre de nos voyageurs de 1^{re} et de 2^e classe du Havre à New-York est aujourd'hui essentiellement limité. Nous avons pu remarquer qu'il avait quadruplé, en moyenne, dans les six voyages déjà opérés par la Normandie. C'est une clientèle nouvelle presque entièrement enlevée aux lignes anglaises, ce qui s'explique facilement puisque le trajet du continent, de Paris, par exemple à New-York, avec des navires d'égale vitesse, sera toujours plus facile et plus court par le Havre que par Liverpool. En outre, nous avons, en 1883, mis à la disposition du service d'émigration 33,000 places, dont plus de 23,000 ont été occupées. Avec les nouveaux paquebots et la Normandie, nous aurons par an, plus de 46,000 places disponibles, et il est probable que le nombre des émigrants transportés augmentera proportionnellement de 9 à 10,000. Il n'est donc pas téméraire d'avancer, d'après des calculs aussi précis que possible, que la recette annuelle de nos nouveaux paquebots dépassera celle que nous faisons actuellement, l'excédent des dépenses demeurant, du reste, inférieur à cet excédent de recettes.

»... Nos lignes du Mexique souffrent encore momentanément, par suite de la situation exceptionnelle que le gouvernement mexicain vient de faire aux pavillons étrangers, en établissant une différence considérable de droits au détriment de ceux-ci. Nous avons fait parvenir de vives protestations au gouvernement français, et nous avons tout lieu de croire qu'il en sera tenu compte dans la discussion du traité de commerce, qui se négocie en ce moment entre la France et le Mexique.

» Les recettes des lignes de la Méditerranée ont encore progressé cette année. Cependant, les transports pour le compte du ministère de la guerre ont considérablement diminué en 1883. Ce déficit a été comblé et même dépassé par l'augmentation du nombre des voyageurs et la quantité des marchandises transportées.

» L'expérience nous amène, chaque jour, à apporter des améliorations notables dans les itinéraires de nos services sur l'Italie, la Tunisie, l'Algérie et le Maroc. Il en résulte pour nous des diminutions de dépenses et des accroissements de recettes.

» Signalons, en passant, un progrès sensible que nous avons réalisé sur la ligne directe de Marseille à Alger. Depuis quelques mois, nos paquebots effectuent ce trajet en 28 heures, soit à peu près de 15 nœuds de vitesse. L'augmentation de dépenses occasionnée par cette vitesse a procuré un excédent triple de recettes, et ce succès nous a engagés à étudier la même amélioration pour les autres lignes directes de Marseille à Tunis et en Algérie.

» Nous devons parler aussi de l'organisation des voyages-circulaires établis en vertu de contrats entre notre compagnie et différentes lignes de chemins de fer. Cette innovation réussit chaque jour davantage, et nous voyons s'élever continuellement le nombre des billets que nous distribuons. D'autres combinaisons sont à l'étude, et, pour leur réalisation, nous n'avons qu'à nous louer de nos rapports avec les grandes Compagnies, particulièrement le Paris-Lyon-Méditerranée et l'Ouest, qui s'appliquent chaque jour à assurer au public les

plus grandes facilités de communications avec nos ports d'embarquement.

»... Aujourd'hui notre flotte, en parfait état d'entretien, se compose de 65 navires, sans compter bien entendu, nos quatre grands paquebots en construction. Ces 65 navires représentent une capacité de 135,900 tonnes brutes et une force de 132,050 chevaux. Leur âge moyen est peu élevé, car la plupart sont neufs, et nous nous trouvons aussi dans des conditions d'exploitation absolument normales.

» Disons, en outre, que le prix moyen de nos navires, par tonne brute, déduction faite de toutes les réserves, est environ de 510 francs, chiffre bien inférieur à celui que coûterait aujourd'hui l'établissement d'un matériel aussi considérable.

»... Nous possédons aujourd'hui des ateliers d'entretien ordinaire au Havre, à Saint-Nazaire, à Marseille et Port-de-France, et un chantier de construction et de grosses réparations à Penhoët, près Saint-Nazaire. Nous pouvons ainsi réparer nous-mêmes tous nos navires dans des conditions beaucoup plus rapides et plus économiques que ne pourrait le faire l'industrie privée. Dans notre chantier de constructions, nous avons déjà confectionné, pour différents paquebots, 660,000 kilos de chaudières neuves; nous venons d'y construire la Ville de Tunis et nous y avons en outre modifié le Saint-Laurent, le Saint-Germain, l'Ollinde Rodrigues et le Washington, qui ont acquis de ce fait, une valeur nouvelle, et se trouvent déjà prêts à répondre aux exigences du nouveau service des Antilles.

» Permettez-nous de vous citer aussi le voyage que le Saint-Germain, dont nous venons de parler, vient d'effectuer au Tonkin, voyage remarquable, tant par sa rapidité que par la précision avec laquelle il a été exécuté. Les troupes, parties de Toulon, ont été débarquées dans la baie d'Halong à l'heure fixée d'avance, et elles ont pu rentrer en ligne, les premières, pour l'expédition couronnée par la prise de Bac-Ninh. Le Saint-Germain est ensuite rentré à Toulon au jour et à l'heure mêmes qui lui avaient été indiqués.

Le 4 août, nous nous sommes rendus adjudicataires du service postal du Havre à New-York, et, le 3 décembre, du service postal des Antilles. Le résultat de ces adjudications a été une augmentation de subvention de 1,836,000 francs pour le service du Havre à New-York, et une diminution d'égale somme sur celui des Antilles. Mais notre subvention actuelle de 9,958,000 francs qui finit le 22 juillet 1885 nous sera continuée pour seize ans de plus, jusqu'au 22 juillet 1901.

Les nouveaux cahiers des charges nous accordent certaines simplifications dans le service et les itinéraires des Antilles. Ils portent la vitesse réglementaire sur New-York de 11 nœuds 50 à 15 nœuds, et celles sur les lignes de Colon et de la Vera-Cruz de 10 nœuds 50 à 11 nœuds 50. Ces excédents de vitesse exigeront des dépenses plus considérables, mais nous avons la ferme conviction que celles-ci seront compensées par l'augmentation des recettes de nos nouveaux paquebots; à ces recettes viendra s'ajouter une somme de 1,235,000 francs, que nous n'aurons plus à payer chaque année à l'Etat pour le remboursement des avances qui nous avaient été faites en 1865.

Le nombre de nos voyageurs de 1^{re} et de 2^e classe du Havre à New-York est aujourd'hui essentiellement limité. Nous avons pu remarquer qu'il avait quadruplé, en moyenne, dans les six voyages déjà opérés par la Normandie. C'est une clientèle nouvelle presque entièrement enlevée aux lignes anglaises, ce qui s'explique facilement puisque le trajet du continent, de Paris, par exemple à New-York, avec des navires d'égale vitesse, sera toujours plus facile et plus court par le Havre que par Liverpool. En outre, nous avons, en 1883, mis à la disposition du service d'émigration 33,000 places, dont plus de 23,000 ont été occupées. Avec les nouveaux paquebots et la Normandie, nous aurons par an, plus de 46,000 places disponibles, et il est probable que le nombre des émigrants transportés augmentera proportionnellement de 9 à 10,000. Il n'est donc pas téméraire d'avancer, d'après des calculs aussi précis que possible, que la recette annuelle de nos nouveaux paquebots dépassera celle que nous faisons actuellement, l'excédent des dépenses demeurant, du reste, inférieur à cet excédent de recettes.

»... Nos lignes du Mexique souffrent encore momentanément, par suite de la situation exceptionnelle que le gouvernement mexicain vient de faire aux pavillons étrangers, en établissant une différence considérable de droits au détriment de ceux-ci. Nous avons fait parvenir de vives protestations au gouvernement français, et nous avons tout lieu de croire qu'il en sera tenu compte dans la discussion du traité de commerce, qui se négocie en ce moment entre la France et le Mexique.

» Les recettes des lignes de la Méditerranée ont encore progressé cette année. Cependant, les transports pour le compte du ministère de la guerre ont considérablement diminué en 1883. Ce déficit a été comblé et même dépassé par l'augmentation du nombre des voyageurs et la quantité des marchandises transportées.

Librairie Générale

L. PLANAVERGNE

4, rue du Lycée, 4, Cahors.

LA SEULE qui donne en lecture toutes les Nouveautés, au prix de 2 fr. par mois ou de 18 fr. par an.

Envoi franco du Catalogue à toute personne qui en fera la demande.

DERNIÈRES NOUVEAUTÉS

GUSTAVE CLAUDIN	LOUIS FIGUIER
MES SOUVENIRS	L'ANNÉE SCIENTIFIQUE
Père DIDON	HENRI GERVILLE
Les Allemands	FOULE AVOINE
EMILE ZOLA	
La Joie de Vivre.	

Nous ne saurions trop appeler l'attention de nos lecteurs sur le système de crédit offert par la librairie Albel Pilon (A. Le Vasseur, successeur). Cette administration, dont nous publions souvent des annonces, compte aujourd'hui plus de quatre cent mille souscripteurs, et son importance prend de jour en jour des développements plus considérables.

Ce succès n'a pas lieu de nous étonner; le crédit accordé présente, en effet, des avantages qui permettent à toute personne de posséder les plus grands ouvrages scientifiques, littéraires, historiques, géographiques, etc., sans débours apparent (cinq francs par mois par chaque centaine de francs d'achat). Nous avons en main le Catalogue général de cette Maison, le plus complet de ceux qui existent en librairie: nos lecteurs peuvent se le procurer en en faisant directement la demande, rue de Fleurus, 33 Paris.

VOULEZ-VOUS NE PLUS TOUSSER ?

Prenez des Pastilles à la Sève de Pin au lactucarium et à la codéine de BRACHAT, pharmacien, rue Leyteire, 61, Bordeaux. Ces pastilles, d'un goût très agréable, ont une grande supériorité sur toutes les préparations au goudron et sur tous les sirops connus jusqu'à ce jour, car elles donnent un calme immédiat aux organes irrités. Elles guérissent en moins de 48 heures: toux, rhumes, catarrhes, maux de gorge, bronchites tant aiguës que chroniques et, en général toutes les maladies des voies respiratoires. — Franco 1 fr. 50 par la poste. — Se trouvent dans toutes les bonnes pharmacies. — Dépôt chez M. Alazard pharmacien.

Combien de maux dont on ignore la cause! Nous souffrons de partout le corps, les idées sont noires, nous sommes découragés, l'appétit est capricieux, le sommeil n'apporte pas le repos, les yeux perdent leur éclat, la peau son velouté! Un traitement succède à l'autre sans que nous en soyons soulagés. Ecartez la cause, la guérison s'en suivra. La *Tisane Américaine des Shakers*, et les *Pilules* en rétablissant les fonctions de l'estomac, le ramène à son état normal; le sang se purifie; le foie sécrète régulièrement; la vue, les selles deviennent normales; la vigueur revient avec la santé. La brochure explicative de cette préparation se distribue gratis dans toutes les bonnes pharmacies ou au dépôt principal: FANYAU, pharmacien à Lille.

LIBRAIRIE FIRMIN-DIDOT ET Co
56, RUE JACOB, A PARIS

LA MODE ILLUSTRÉE

JOURNAL DE LA FAMILLE

Sous la direction de M^{me} EMMELINE RAYMOND.

L'élévation des salaires étant progressive et continue, oblige un grand nombre de familles à s'imposer des privations sérieuses pour maintenir l'équilibre de leur budget.

Il y a pour les femmes un moyen d'éviter la dépense causée par la main-d'œuvre: Etre sa propre couturière, lingère et modiste, en s'abonnant à la *Mode illustrée*, qui fournit avec les patrons excellents de tous les objets utiles, l'enseignement pratique et théorique de leur exécution.

Un numéro spécimen est adressé à toute personne qui en fait la demande par lettre affranchie. On s'abonne en envoyant un mandat sur la poste, à l'ordre de MM. FIRMIN-DIDOT ET Co, rue Jacob, 56, à Paris. On peut aussi envoyer des timbres-poste en ajoutant un timbre pour chaque trois mois et en prenant le soin de les adresser par lettre recommandée.

PRIX POUR LES DÉPARTEMENTS:

1^{re} édition: 3 mois, 3 fr. 50; 6 mois, 7 fr.; un an, 14 fr.
4^e édition, avec une gravure colorisée chaque numéro. 3 mois, 7 fr.; 6 mois, 13 fr. 50; un an, 25 fr.
S'adresser également dans toutes les librairies des départements.

MAISON A. COURBEBEBAISSE

VENTE AU DÉTAIL

Désormais les Grands Magasins situés, rue du Parc, 4, à Cahors, Entrepôts de tissus de toute nature, sont Ouverts au Public. Vente au détail de tous les articles à des bas prix surprenants Rapport direct du Consommateur économe, avec les fabriques de Tissus.

VENTE AU COMPTANT

ENTRÉE RUE DU PARC, 4, CAHORS

OUVERTURE LE 1^{er} AVRIL 1884

GRANDS MAGASINS DE NOUVEAUTÉS A PRIX FIXE

Le système de vendre tout à bon marché et entièrement de confiance est absolu dans la maison.

Maison de Confiance

Tout article qui a cessé de plaire est échangé ou remboursé, au gré de l'acheteur.

PONTIÉ

Jacques FONTÈS Successeur

Boulevard Gambetta et rue Fénelon. — CAHORS

Nouveautés pour Robes, Confections pour Dames et Enfants, Soieries en tous genres, Velours, Fourrures, Manchons, Spécialité d'articles pour deuil, Tissus et Châles, Nouveautés pour Hommes, Draperies en tous genres, Gilets fantaisie, Cravates, Flanelles de santé, Toiles en tous genres, Linges de table, Etoffes pour ameublements, Tapis d'appartements et pour Eglises, Couvertures, Mousselines, Rideaux, Spécialité pour Corbeilles de Mariages, Châles, Cachemire des Indes et de France, etc. — Envoi d'échantillons sur demande. — Expédition franco de port pour tout achat au-dessus de 20 francs.

Nota. — L'honorable Maison PONTIÉ est connue très avantageusement dans tout le département pour traiter les affaires de confiance.

JACQUES FONTÈS, son successeur, ayant des rapports directs avec les premières fabriques de France et de l'Etranger, continuera à Cahors, à offrir au moins les mêmes avantages que les grandes maisons de Paris.

VINS A DOMICILE

J. FOURNIÉ, fils, rue du Lycée, 44.

A partir du 1^{er} février, il se charge de porter, sur commande, le vin à domicile, depuis 12 bouteilles, vins absolument du pays.

(ESSAYEZ-EN UN PANIER)

Pose de Dents et Dentiers d'après les meilleurs systèmes américains, anglais et français, les seuls adoptés par les premières maisons de Paris et de Londres. 20 Ans de Succès.

AUDOUARD

EX-PROFESSEUR DE PROTHÈSE ET DE CHIRURGIE DENTAIRES, A PARIS
Lauréat de l'Académie Nationale
CHIRURGIEN-DENTISTE
Du Lycée de Cahors et des principaux établissements d'Education du Lot et de la Corrèze

Chalet de l'hôtel des Ambassadeurs.

APPARTEMENT A LOUER

Cuisine, Salle à manger, Salon, Chambres à coucher, Cave et Galetas, avec ou sans jardin. Rue des Hortes, numéro 6.



Le propriétaire-gérant, A. Layrou.

EXPOSITION



CAHORS 1881

B. DOUCÈDE

Marchand tailleur à CAHORS. rue de la Liberté.

EN VENTE DANS TOUTES LES LIBRAIRIES

L'HISTOIRE DES ÉVÊQUES DE CAHORS

Traduite par G. de La Croix, par L. Ayma, Inspecteur honoraire d'Académie, Officier de l'université, commandeur de St-Grégoire-le-Grand.

Prix des deux volumes brochés: Edition de luxe 20 fr.; édition ordinaire 12 fr.

Les souscripteurs sont priés de vouloir bien réclamer à l'imprimerie Plantade les fascicules qui leur manquent, et en envoyer le montant.

SE DÉFIER DES IMITATIONS ET CONTREFAÇONS
Judgement du Tribunal civil de la Seine du 8 mai 1875.

LA VELOUTINE

EST UNE Poudre de Riz spéciale préparée au Bismuth PAR CONSÉQUENT D'UNE ACTION SALUTAIRE SUR LA PEAU Elle est adhérente et invisible, aussi donne-t-elle au teint une fraîcheur naturelle.

PARIS — Ch. FAY, Inventeur — 9, rue de la Paix

CHEMISES

sur mesure pour

HOMMES

AU GRAND MAGASIN VERT

MAISON DE CONFIANCE

N.-B. LAUR

19, rue de la Liberté et rue des Boucheries, 24, Maison GIRAUD, Cahors.

NOUVEAUTÉS, SOIERIES, DRAPERIES, TOILERIE, AMEUBLEMENTS, ETC., ETC. CHÂLES, SPÉCIALITÉ POUR CORBEILLES DE MARIAGE

Vu l'Extension toujours croissante des affaires La Maison s'est adjoint un coupeur. Les Personnes qui voudront bien l'honorer de leur confiance seront satisfaites d'Elle sous tous les rapports. La Chemise sur mesure pour Homme s'y traite dans d'excellentes conditions de bon Marché et d'un fini complet. — Comme par le passé vous y trouverez un Assortiment considérable des Articles ci-dessus mentionnés, sortant des Premières Maisons françaises et étrangères ce qui lui permet de ne livrer que des Marchandises irréprochables à des prix réduits et de ne redouter aucune Concurrence.

COSTUMES

sur mesure pour

HOMMES