L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureaux No 73, rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLÉANS,
JEUDI, 8 SEPTEMBRE 1881.

Dentistes

C. E. KELLS & M. VIET,
CHIRURGIENS-DENTISTES

No 12 rue Dauphine, immédiatement après 4e maison formant l'angle de la rue du Canal. Opérations de tout genre dans le ressort de leur art. Pose de palais artificiels.

AVIS.

Le Dr GEORGE P. MALONEY informe ses patrons et ses nombreux amis qu'il n'a pas de successeur en cette ville, mais qu'ils peuvent le trouver à toute heure à son quartier-général qu'il occupe depuis nombre d'années.

N.B.—Les opérations dentaires de première classe, comprenant toutes les dernières améliorations de l'art, sont exécutées à moitié des prix généralement demandés. Tous les anesthésiques sûrs en usage par la profession de médecine sont administrés pour l'extraction des dents. Afin d'être agréable aux personnes ayant besoin de travaux dentaires mécaniques dans un peu de temps, je me suis assuré les services d'un des professeurs les plus compétents de la profession au Sud, pour m'aider.

Respectueusement,
GEORGE P. MALONEY, D. D. S.
Nlle-Orléans, salons, 150 rue du Canal, entre Carondelet et Baronne. 12 sept—

EXCELSIOR.

Dr. J. M. MALONEY, Dentiste,
SALONS: 210 rue du Canal, près St-Charles, et coin des rues Joséphine et Camp. Jolies Dents artificielles faites à moitié meilleur marché qu'ailleurs. Orification des dents sans douleur; travail garanti comme excellence; extraction des dents sans souffrance. Consultez vos intérêts en venant examiner les specimens de son travail et les médailles qu'ils lui ont valus. Vieux râteliers acceptés en échange ou comme paiement partiel de neufs. Travail exécuté à très bas prix. Ne vous trompez pas d'adresse.
Pose de dents $7 00
8sept—1sp

JOSEPH BAUER,
DENTISTE,
130 - - - Esplanade - - - 130
Près Remparts.
21mai—1an D Ma J

Le docteur C. B. White, pendant nombre d'années, du Bureau de Santé de l'Etat de la Louisiane, dit: "Ce CORN-HUSK TIP est le seul bout pour la bouche qui ait jamais été inventé."

MARQUES.
Little Brown Jug,
La Belle Périque,
Pocahontas.
My Uncle Toby,
Pelican,
A vendre par tous les marchands.
BOVEE & ADAMS, Fabricants,
79 & 81 rue Gravier, Nlle-Orléans.
31 juil—

LEON QUEYROUZE. OSCAR BOIS
QUEYROUZE & BOIS,
MARCHANDS EN GROS DE
GROCERIES, VINS, LIQUEURS
—ET—
Toutes sortes de Produits de l'Ouest,
AUX MAGASINS BLEUS,
Coin Vieille-Levée et Bienville.
19 juil. 81—1an. Nlle Orléans.

COMPAGNIE D'ASSURANCE —DU— CROISSANT,

(CRESCENT INSURANCE CO.)
67 et 69, rue du Camp.
NOUVELLE-ORLEANS,
Organisée en 1849. Réorganisée en 1880.
CAPITAL EN ARGENT...$400,000
Sollicite des
Risques d'incendie, de Rivière et de Marine.
W. R. LYMAN ......Président.
S. B. NEWMAN ......Vice Président.
CHAS. R. RICE ......Secrétaire.

Directeurs:

Samuel B. Newman	Samuel H. Kennedy
Thomas A Adams	Victor Meyer
Joseph Bowling	Edward J. Gay
S. Hernsheim	Alf. Moulton
Geo W. Sentell	Wm B. Conger
P. E. Mortimer	John M. Parker
Reuben G. Bush	George Martin
Edward Nalle	Harry L. Flash
W. W. Swain	J. J. Rees
A. H. Seward	Lucien Delery
U. Marinoni	Louis Prados
Chas. H. Dolsen	Charles Newman
B P. Grigsby	S. C. Coulon
Wm A. Phelps	John Calder
Ferd. Marks	Wm. E. Lyman
E. H. Adams	10 juil—1 an V&O.

Mme HONORÉ, sage-femme, et médecin pour dames, 140 St Louis et 101 Bourgogne, se recommande pour toutes les maladies de femmes et comme sage-femme. Elle promet une guérison assurée pour toutes les maladies, telles que douleur à la matrice, dentition difficile chez les enfants, les maladies des femmes et les enfants, les plaies aux jambes. Chambres pour les dames sur le point d'accoucher, avec un bon traitement et à des prix en rapport avec les temps. Visible à toute heure. Exerçant sa profession depuis 25 ans, elle se recommande au public. 16 déc 1 an

Biscontau Frères,
L'angle des rues Bayou et Broad.
GROCERIE, liqueurs et magasin de fourrage des meilleures qualités, ainsi que foin, maïs, avoine, son et graine de coton, etc., à des prix bien réduits.
Toutes marchandises délivrées à domicile.
nov —1 an.

Avis aux Contribuables.
Le soussigné se chargera de payer toutes les taxes arriérées ou courantes, soit de ville ou d'Etat, à un escompte très avantageux pour les intéressés. Il règlera également toutes les licences d'Etat à un escompte libéral. Il se chargera de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont sujettes aux réclamations de madame Gaines.
JOHN T. DUFOUR
Passage de la Bourse.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE
ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.
Les magnifiques navires de cette ligne favorite pour le continent (cabines pourvues de sonnettes électriques) partiront de la jetée n. 42 de la rivière du Nord, au pied de Morton street, comme suit:
CANADA, Frangeul, mercredi, 7 sept.
SAINT-GERMAIN, Delaplane, Mercredi, 14 sept.
LABRADOR, Jouclа, mercredi, 21 septembre
Prix du passage pour le Havre.
Première cabine (vin compris)..$100 et $120
Deuxième classe $60
BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.
Entrepont, $26, avec aménagement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles.
Pour fret et passage, s'adresser à
L. GRAND, Agent, Gallier Court, lettre H. Nouvelle-Orléans.
5mai—

Service entre Marseille et la Nouvelle-Orléans via Havane et Vera Cruz, avec retour direct sur le Havre.
Ce service mensuel sera desservi par les paquebots ci-après:
FLACHAT......Capt. Lebaby
LE CHATELIER ...... Laparrère
ALEXANDRE BIXIO ...... Pinde
FOURNEL ...... Excoulm
partant de Marseille le 20 de chaque mois et de la Nouvelle-Orléans vers le 15.
Pour fret, s'adresser à
L. GRAND, Agent, Lettre H. Cour Gallier.

Ligne Régulière pour Bordeaux.
COMPAGNIE BORDELAISE DE NAVIGATION A VAPEUR.
Les steamers suivants partiront de New York directement pour Bordeaux:
CHATEAU LAFITE, 4,000 tonneaux, 1er sept
CHATEAU LEOVILLE, 4,000 tonneaux 29 sept
Prix du passage, première cabine $80 et $100 } Y compris le vin.
Entrepont $24
Pour plus amples détails, s'adresser à
FUNCH, EDYE & CO., 27 South William street, Agents généraux, ou F LE BOULANGER, 46 Beaver Street, L'Agent général des passagers.
1sept—1m

Lloyd de l'Allemagne du Nord.
STEAMERS ENTRE BREME ET LA NOUVELLE-ORLEANS, VIA LE HAVRE, SOUTHAMPTON ET LA HAVANE.
Ces steamers font escale, en venant ici, au Havre et à la Havane, et, en allant en Europe, à la Havane et à Southampton.
Les steamers du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD reprendront leur service régulier l'automne prochain, comme suit:

	Pour Brême.	Pour Nlle-Orléans
Kronprinz	14 sept.	Vers le—
Hohenzollern	5 oct.	Vers le—
Salier	26 oct.	Vers le—
Frankfurt	8 nov.	Vers le—
Hohenzollern	4 déc.	Vers le—

PRIX DU PASSAGE:
De Brême, Southampton ou le Havre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre...$150 | Entrepont...$38.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Havre ou Brême:
Chambre...$150 | Entrepont...$45.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre....$35 | Entrepont....$15.
Pour les enfants au-dessous de 10 ans, moitié prix.
Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.
N. B. Notre agent pour le Texas, M. J. Walde, à Houston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:
Brême à Galveston $44 00
De " à Indianola 47 50
La compagnie se réserve le droit de changer la route des steamers, leurs jours de départs annoncés et les prix du passage.
Les soussignés vendent des billets de passage de Brême, Southampton ou le Havre à la Nouvelle-Orléans.
Aussi de et pour New York et des ports européens ci-dessus.
Pour plus de détails, s'adresser à
ED. F. STOCKMEYER & CO., Agents.
17 ... No. 42 de la rue de l'Union.

LIGNE CROMWELL.
POUR NEW-YORK DIRECTEMENT.
Partant MERCREDI, 14 sept, à 8 h. A. M.
Cette ligne se compose des steamers suivants—
KNICKERBOCKER, HUDSON,
LOUISIANA, NEW ORLEANS.
Le steamer
HUDSON,
H. R. Freeman commandant,
Partira de son quai, au pied de la rue Toulouse.
ASSURANCE PAR CETTE LIGNE 1½ P. 0/0.
Passage—Cabine $40
Entrepont 20
Cette ligne prend du fret et donne des connaissements pour Liverpool, Brême et le Hâvre.
Pour fret ou passage s'adresser à
ALFRED MOULTON
4 mai—1an Rue Carondelet No 41.

THE CROMWELL LINE.
FOR NEW-YORK DIRECT
To sail on WEDNESDAY, Sept. 14, at 8 A. M.
This line is composed of the following steamships—
KNICKERBOCKER, HUDSON,
LOUISIANA, NEW ORLEANS.
The steamship
HUDSON,
Capt. H. R. Freeman,
will leave her warf, foot of Toulouse street.
INSURANCE BY THIS LINE 1½ PER CENT
Cabin passage......$40
Steerage 20
Freight for Liverpool, Bremen, and Havre taken by this line, and through bills of lading given for the same.
For freight or passage apply to
ALFRED MOULTON,
4 mai—1an 41 Carondelet street.

LIVERPOOL and LONDON and GLOBE INSURANCE COMPANY.

Département du Sud.
Bureau: coin Carondelet et Gravier.
Le capital de cette Compagnie est de DIX MILLIONS DE DOLLARS, auquel doit s'ajouter la responsabilité illimitée des propriétaires.
Actif provenant des incendies, à l'exclusion du capital payé.$ 9,881,426 21
Capital payé 1,228,200 00
Total de l'actif......$11,109,626 21
Montant réservé pour couvrir les réassurances et les pertes reconnues 3,944,358 22
Excédant pour les porteurs de polices ......$ 7,165,267 9
Pertes par l'incendie de Chicago, en 1871 ...... $3,239,091
Pertes par l'incendie de Boston, en 1872 1,499,769
On sollicite des assurances pour risques de toutes sortes. Le Bureau des Directeurs, est pleinement autorisé à régler et payer toutes les pertes survenant en cette ville, ce qui place la Compagnie sur un pied d'égalité avec les compagnies locales, opérant en vertu de chartes conférées par les lois de l'Etat.
Bureau de Directeurs.
J. F. SCHRODER, Esq., Chairman, de la maison L. Christ & Co.
NEWTON BUCKNER, Esq., de la maison Buckner & Co.
PERRY NUGENT, Esq., de la maison Nugent & Lalande.
PETER ANDERSON, Esq., de la maison Anderson & Simpson.
HENRY V. OGDEN, Secrétaire Résident
JULES P. ROUX, Assistant Secrétaire Résident.
Nlle-Orléans, 20 octobre 1880. 24 oct—1an

CHEMINS DE FER

Star and Crescent Route.
VOIE FERRÉE
—ENTRE—
La Nlle-Orléans et Houston,
—COMPOSÉE—
DU CHEMIN DE FER MORGAN LOUISIANE ET TEXAS, CHEMIN DE FER DE L'OUEST DE LA LOUISIANE, CHEMIN DE FER DU TEXAS ET DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

DÉPARTS.	ARRIVÉES.
Nlle Orléans à (midi) 12	A Houston 6:50 A. M
Houston .. 7:25 P. M.	Nlle-Orléans 3:00 P. M

Chars dortoirs entre la Nlle-Orléans et San Antonio.
Jonctions à Houston avec tous les chemins de fer de l'endroit. Durée du voyage à Galveston par cette voie, 23 HEURES. Billets à vendre et chars dortoirs à retenir tous les jours au bureau, au coin des rues Magasin et Natchez.
C. A. WHITNEY & CIE, Directeurs.
11mai—1an

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAIL ROAD.
La route la plus courte et la plus rapide à toutes les villes de l'Est. ALLANT SANS CHANGEMENT JUSQU'A NASHVILLE, LOUISVILLE LYNCHBURG, WASHINGTON, CINCINNATI, COLUMBUS, O., ET ST. LOUIS
TRAINS COMPLETS DE LA NOUVELLE-ORLEANS A LOUISVILLE

	Départ.	Arrivée.
Express	7:02 a. m.	10:02 p. m.
Coast accommodation	3:32 p. m.	9:12 a. m.
Malle rapide	5.00 p. m.	10:02 a. m.

UN SEUL CHANGEMENT DE CARS JUSQU'AUX VILLES DU NORD ET DE L'EST.
Bureau des billets, coin St Charles et Commune, J. W. SMITH, agent de tickets, où l'on peut s'assurer d'avance des places dans les sleeping cars.
C. P. ATMORE, Agent général pour les passagers.
J. H. SMITH, Agent pour les billets.
J. T. HARAHAN. Surintendant.
12 mai—

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAIL ROAD.
Shortest and Quickest Route to all Eastern Cities.
THROUGH WITHOUT CHANGE TO NASHVILLE, LOUISVILLE, LYNCHBURG, WASHINGTON, CINCINNATI, COLUMBUS O., AND ST. LOUIS.
ENTIRE TRAINS THROUGH FROM NEW-ORLEANS TO LOUISVILLE.

	Leave.	Arrive.
Express	7:02 a. m.	10:02 p.m.
Coast Accommodation	3:32 p. m.	9:12 a. m.
Fast Mail	5:00 p. m.	10:02 a. m.

ONLY ONE CHANGE OF CARS TO NORTHERN AND EASTERN CITIES.
Ticket office, corner St Charles and Common streets, J. H. SMITH, Ticket Agent, where Sleeping Car accommodations may be secured in advance.
C. P. ATMORE, General Passenger Agent.
J. H. SMITH, Ticket Agent.
J. T. HARAHAN, Superintendent.
12 mai—

Chemin de Fer Pontchartrain.
Dépôt à l'extrémité de la rue du Canal.
Station à l'extrémité de la rue des Champs-Elysées, près la levée, 3me District.
Excursions au Lac, aller et retour le même jour 15 cts, pour les enfants au dessous de douze ans, 10 cts.
Prix du trajet jusqu'à Gentilly, aller et retour, 15 cts.
De la gare de la rue des Champs-Elysées, ils partiront à 6:30 a. m.
Les convois partiront du pied de la rue du Canal à 7:30 a. m.; 9:37 a. m.; 1 p. m.; 2:43 p. m.; 4 p. m.; 5:10 p. m.; 6:07 p. m.; 7:12 p. m.; 8:12 p. m.; 9:22 et 10:12 p. m.
DE MILNEBOURG.
Ils partiront à 4:42 a. m.; 6:33 a. m.; 8:15 a. m.; 11 a. m.; 2:02 p. m.; 3:52 p. m.; 5:02 p. m.; 5:57 p. m.; 7:02 p. m.; 8:02 p. m.; 9:02 p. m. et 10:02 p. m.
Les départs se feront d'après les heures de la ville.
17 fév— J. T. HARAHAN, Président

Great Jackson Route.
Chicago, St. Louis & New Orleans R. R.
The Standard gauge trunk line between the North and the South.
The ONLY LINE running PULLMAN PALACE SLEEPING CARS THROUGH from NEW ORLEANS TO CINCINNATI, ST. LOUIS AND CHICAGO, WITHOUT CHANGE of tracks.
ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.
The ONLY DIRECT ROUTE to ST. LOUIS, CHICAGO, and ALL POINTS NORTH AND WEST. Many miles shorter, and many hours quicker than any other line.
DOUBLE DAILY TRAINS leave and arrive at Calliope Street Depot, as follows:

LEAVE	ARRIVE
Express No 1. 7:45 A. M.	Mail No 2....7:15 A. M.
Mail No 3....4:30 P. M.	Express No 4. 11:35 A. M.
Mixed No 9...3:30 P. M.	Mixed No 10..3:45 P. M.

Nos 1, 2, 3 and 4 run daily—Nos 9 and 10 daily, except Sunday.
Ticket office, 22 Camp street, corner Common
A. D. SHELDON, Ticket Agent.
J. W. COLEMAN, Acting Gen. Pass. Agent.

Grande Route de Jackson.
Chicago, St. Louis & New Orleans R. R.
LIGNE "STANDARD GAUGE" ENTRE LE NORD ET LE SUD.
L'UNIQUE LIGNE faisant usage DES WAGONS-DORTOIRS PULLMAN de la NLLE-ORLEANS JUSQU'A CINCINNATI, ST. LOUIS ET CHICAGO, sans changement de trucks.
UN CHANGEMENT SEULEMENT JUSQU'A NEW YORK ET LES VILLES de L'EST.
L'UNIQUE ROUTE DIRECTE pour ST. LOUIS, CHICAGO et TOUS LES POINTS DU NORD ET DE L'OUEST. Plusieurs milles plus courte et plusieurs heures plus rapide que les autres lignes.
DOUBLE TRAINS QUOTIDIENS qui partent et arrivent à la gare de la rue Calliope comme suit:

DEPART	ARRIVEE
Express No 1. 7:45 A. M.	Malle No 2..7:15 A. M.
Malle No 3....4:30 P. M.	Expr No 4. 11:35 A. M.
Mixed No 9....3:30 P. M.	Mixed No 10. 3:45 P. M.

Nos 1, 2, 3 et 4 partent tous les jours—Nos 9 et 10 partent tous les jours, excepté le dimanche.
Bureau des Billets, 22 rue du Camp, coin Commune.
A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
J. W. COLEMAN, Agis't Agent Gén. des Pass.

GRAND CHEMIN DE FER
Portant la malle des Etats-Unis entre la Nlle-Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.
Le FERRY partira du pied de la rue des Champs-Elysées tous les jours, à HUIT HEURES A. M., et se reliera au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 8 h. 25 A. M.
Le fret pour tous les points du Bayou Lafourche, entre Labadieville et Lockport, sera transporté aux taux de bateau à vapeur pour toute la route.
Le taux du fret, pour les points sur l'Atchafalaya et le Tèche, au-delà de Morgan City, est retiré pour le moment. Des contrats spéciaux pour fret sur marchandises expédiées pour ces points devront être faits, avant l'expédition avec Thomas A. Stephens, agent général, au pied de la rue Ste-Anne. Le fret pour tous les points doit être payé d'avance. Comme avantage spécial à nos clients réguliers, des taux spéciaux, sous forme de billets dits "commutation" seront accordés à ceux qui n'expédient que par ce chemin de fer.
Afin que le fret soit promptement expédié il doit être délivré avant 3 heures; le fret reçu après cette heure partira par les trains suivants.
Billets "commutation"—500 milles pour $15.—
Ces billets ne sont émis qu'en faveur des personnes à qui la compagnie juge convenable de les donner.
GEO. PANDELY, Surintendant.
Pour fret et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magasin.
Il ne sera point reçu de fret après 5 heures.
CHAS. A. WHITNEY & CO. Agents.
A la station Terrebonne le chemin se relie au chemin d'embranchement de Thibodeaux, allant à Thibodeaux et Houma.

VAPEURS.

Paquebot de la malle, pour Vicksburg
Départ les SAMEDIS, à 5 h. P. M.
Pour Vicksburg, Davis Bend, Natchez et tous les débarcadères intermédiaires.
Le bateau à vapeur
NATCHEZ,
T. P. Leathers, Capitaine,
J. S. Muse, Commis.
Se reliant, à Vicksburg à la ligne Parisot pour les rivières Yazoo, Tallahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Caire et St-Louis.
Le capitaine se réserve le droit de passer tous les débarcadères qu'il jugera convenable.
Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JOHN JANNEY, 106 rue Commune.
On signe des connaissements pour les stations sur le Vicksburg, Shreveport and Pacific Rail road au même taux que les autres bateaux.
11 sept—

LAFOURCHE.
3 fois par semaine pour DONALDSONVILLE
Partant MARDI à 11 a. m., et JEUDI et SAMEDI à 12 m.
Pour DONALDSONVILLE et tous les débarcadères intermédiaires. Le bateau neuf et élégant à passagers, [roues à aubes]
BELLE OF THE COAST.
J. P. Ancoin, capt. Edw. Nicolle, commis, partira comme ci-dessus, descendant la côte chaque MERCREDI, VENDREDI et DIMANCHE au point du jour.
Pour fret ou passage s'adresser à bord, ou à E. RIVET, No 105 rue Décatur.
30 oct—

POUR LA BAIE ST. LOUIS, PASSE CHRISTIAN, MISSISSIPPI CITY,
"Pier head" passagers et bagages seulement.
BILOXI, OCEAN SPRINGS.
Le steamer
HEROINE
W. H. Riddle, Capitaine, J. Kittredge, Commis.
partira de Milneburg à l'arrivée du train de la gare du chemin de fer de Mobile, au pied de la rue du Canal:
Mardi, Jeudi, Samedi, } A l'arrivée du train de 7:30 heures du matin.
Pour revenir, il quittera Biloxi:
Lundi, Mercredi, Vendredi, } A 6 heures du matin.
Prix du Passage:
Pour la Baie St-Louis......50 cts
" Passe Christian......75 cts
" Mississippi City......$1 00
" Biloxi......$1 00
Le fret sera reçu tous les jours au dépôt du Louisville and Nashville Railroad, au pied de la rue Girod.
Les bestiaux seront reçus les jours de départ jusqu'à 7 h. a. m. Les bagages seront reçus aux dépôts à la tête de la rue du Canal et à la tête de la rue des Champs-Elysées par le train de 7:30 heures du matin.
W. G. COYLE, Agent, 33 Carondelet.
29mai—

Mandeville et Covington.
STEAMER DE LA MALLE DES ETATS-UNIS
NEW CAMELIA.
Arrangement d'été, commençant le 1er mai 1881.
Laissera Milneburg à l'arrivée des trains du Mobile Passenger Depot, à la tête de la rue Canal:
TRAINS.
Lundis et Jeudis, pour Mandeville, Lewisburg, Madisonville, Old Landing ..1 p. m.
Mardi, Vendredi et Samedi, pour Mandeville, Lewisburg et Madisonville, allant le samedi jusqu'à Old Landing......4 p. m.
EXCURSIONS:
Mercredis pour Mandeville et Old Landing......8 a. m.
Dimanche, pour Mandeville et Old Landing......7 a. m.
Mercredis, pour Mandeville et Madisonville......6 p. m.
Dimanche, directement pour Madisonville......6 p. m.
RETOUR:
Laissera Madisonville lundis, mercredis, jeudis et samedis......5 a. m.
Laissera Old Landing, mardis et vendredis......6 a. m.
Laissera Old Landing. Excursions du mercredi et dimanche......3 p. m.
Passage, chaque voyage, $1. Pour les jours d'excursion, aller et retour, $1. Enfants, moitié prix.
Fret reçu tous les jours au dépôt de Louisville & Nashville à la tête de la rue Girod.
W. G. COYLE, Agent, 33 rue Carondelet.
27 oct—

COMPAGNIE D'ASSURANCES MUTUELLES DU SUN.

Capital payé $500,000
Vingt-cinquième Etat Annuel.
BUREAU DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCES DU SUN, 52 rue du Camp, Nouvelle-Orléans, 1er Janvier 1881.
CONFORMÉMENT aux prescriptions de sa charte, la Compagnie publie l'état de situation ci-après pour l'année prenant fin le 31 décembre 1880:
Montant des primes pour l'année expirant le 31 décembre 1880—
Risques d'incendie. $225,149 75
Risques de rivières. 135,204 12
Risques maritimes. 61,377 94 — $421,731 81
A ajouter—
Risques non-échus, 1879 ...... 99,323 00
$521,054 81
Risques non-échus, 1880 ...... $98,251 00
Primes remboursées ...... 14,598 54 — 112,849 54
Primes nettes $408,205 27
A déduire:
Pertes, etc., payées durant la même période—
Sur les risques d'incendie $44,397 66
Sur les risques de rivières 79,835 77
Sur les risques maritimes ...... 29,169 21 — $153,402 64
Réserve pour les pertes non-ajustées et non-acquittées 31,200
$184,602 6
Ajouter—
Réassurances $63,464 45
Dépenses 33,030 80
Bureau des Accessoires 5,810 38
Taxes 5,592 25
Loyers ...... 2,000 00 — $113,897 88
Fonds de réserve, 2 pour cent sur le capital 10,000 00
Dividende sur le capital actions payées $49,583 91
A déduire—
L'escompte et l'intérêt ...... 28,815 18 — 20,767 73
$328,268 22
Profits nets actuels $79,937 04
La compagnie possède les valeurs ci-après énumérées, estimées aux taux du marché:
Actions et Bons $351,580 13
Prêts et Hypothèques 23,610 00
Prêts sur nantissements 36,510 40
Billets à recevoir 5,996 07
Propriété foncière 55,000 00
Primes en voie de perception 23,580 66
Argent en caisse 173,816 96
Total des valeurs $670,094 21
L'exposé qui précède est une copie juste, vraie et exacte des livres de la compagnie.
JAS. I. DAY, Président.
H. CARPENTER, Secrétaire.
Assermenté et signé pardevant moi, ce dix-neuvième jour de janvier 1881.
A. INGRAHAM, Notaire.
Le Conseil des Directeurs, à une réunion tenue le dix-neuvième jour du mois de janvier 1881, après avoir mis de côté Dix Mille Piastres des profits nets de l'année, comme fonds de réserve, et payé les Dix Pour Cent de Dividende aux actionnaires, a résolu de payer un Dividende Comptant de VINGT POUR CENT sur les primes nettes gagnées de l'année expirant le 31 décembre 1880, le dit dividende payable à partir du LUNDI, 24 janvier 1881.
DIRECTEURS.

E. J. Hart	Julius Weis,	Ashton Phelps,
H. Renshaw	E. C. Hamilton,	D. Fatjo,
B. Bloom,	J. O. Morris,	T. L. Airey,
A. Baldwin,	James I. Day,	R. M. Craig,
C. Macready,	Thos. Simms,	Sam'l L. Boyd,
W. B. Seymour,	Chas. Roberts,	J. G. Gaines,
D. A. Chaffraix	J. A. Blanc,	J. B. Flower,
J. L. Harris,	H. Newman,	
23 janv—1an		

J. B. JUNQUA,

Nos. 27, 29 et 31 RUE BIENVILLE, près Decatur, Nouvelle-Orléans.
NEGOCIANT-COMMISSIONNAIRE et IMPORTATEUR DE
Eaux-de-Vie, Vins, Conserves, Huiles
ET LIQUEURS ETRANGERES.
Seul agent pour la vente du célèbre COGNAC FINE CHAMPAGNE de Henri Mounier; et fabricant
D'Eau de Seltz, d'Eaux Minérales et de Sirops de Fruits de choix.
1er sept—6m

WASHBURN,

Salons de Photographie et Galerie d'Art,
109 RUE DU CANAL, NOUVELLE-ORLEANS, LNE.
Le plus grand et le plus bel établissement de Photographie des Etats Unis. Une invitation cordiale est faite au public pour le venir visiter. Le travail exécuté en cet établissement est supérieur à tout ce qui se fait au Sud et égal sous tous les rapports à celui des célèbres galeries de New York, Paris et Berlin. Un studio additionnel récemment érigé sur le toit de notre bâtisse, nous met à même de remplir les ordres de copier ou d'agrandir les portraits dans de brefs délais. Les peintres de portraits peuvent avoir l'usage de notre Grand Camera Argent, pour faire des croquis ou des dessins.
AGRANDISSEMENTS FAITS POUR LE COMMERCE.
PRIX TRÈS MODÉRÉS.
WASHBURN,
12juin— Artiste Photographe—109 rue du Canal, N. O.

PHARMACIE DUCONGE.

RUE DE CHARTRES 20
NOUVELLE-ORLEANS.
A. CARROUCHE,
SUCCESSEUR.
Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie si favorablement connue un assortiment complet de MEDICAMENTS PATENTES, FRANCAIS, ANGLAIS et AMERICAINS, ainsi que de PARFUMS, PRODUITS CHIMIQUES, PEINTURES, PARFUMERIES, en un mot, tout ce qui constitue un établissement de premier ordre. M. Carrouché reçoit directement de Paris tous les médicaments nouveaux dont nous donnons chaque jour l'énumération complète dans une autre colonne. La maison sollicite des ordres de la campagne et garantit de les remplir avec exactitude. Dépôt du Sirop pectoral balsamique de Duconge. Agence pour la vente du Willow's Dyspepsia Remedy.
1 sept 80—1 m

COMPAGNIE D'ASSURANCES —DES— Factors & Traders.

37......RUE CARONDELET......37
Capital payé $1,000,000
ED. A. PALFREY......Président
JOHN CHAFFE......Vice-Président
THOMAS F. WALKER......Secrétaire
Polices émises couvrant les risques d'incendies, de rivière et de marine, aux plus bas prix du tarif.
DIRECTEURS

John I. Noble,	L. C. Jurey,
John Chaffe,	Wm Hartwell,
Richard Milliken,	C. J. Leeds,
Samuel Friedlander,	A. M. Bickham,
R. M. Walmsley,	Louis Bush,
A. H. May,	A. Brittin,
T. Lytt. Lyon,	G. W. Sentell,
Samuel H. Boyd,	Wm. Cunningham,
William J. Behan,	John I. Adams,
B. F. Eshleman,	E. T. Buckner,
Charles Chaffe,	Henry Abraham,
A. T. Janin,	Charles E. Black,
William A. Gwyn.	

1er sept—

ANNUAL STATEMENT OF THE NEW ORLEANS INSURANCE COMPANY.

For the year ending the 31st December 1880.
Fire premiums......$307,798 10
Marine premiums...... 104,810 45
Inland premiums...... 47,872 04 — $460,480 59
Less—
Premiums on risks not terminated $102,601 26
Return premiums 16,909 96
Reinsurances ...... 29,501 41 — $149,012 63
Net earned premiums $311,467 96
Add—
Interest, salvage and rents $41,406 50
Contingent ...... 15,679 65 — $57,086 15
$368,554 11
Deduct -
Fire losses....$54,525 07
Marine losses. 51,499 74
Inland losses.. 17,917 81 — $123,942 62
Rebates and commission 58,057 26
Charitable donations.. 1,191 78
State and city taxes and licenses 7,333 96
Board of Underwriters Babcock and Salvage corps 6,607 16
Gross expenses, home office and agencies ...... 36,390 02 — $233,512 79
Gross profits.... $135,041
Deduct—
Dividend of July 1880 $25,000 00
Dividend Dec., 1880. 25,000 00
Surplus...... 85,041 32 — $135,041 32
The company has the following assets:
Cash in banks......$67,101 27
United States Bonds 230,000 00
Real Estate [lowest valuation] 89,640 00
Notes secured by first mortgage on city properties 101,000 00
Notes secured by pledges of available securities 42,550 00
Notes, loan on call, secured by available securities 32,000 00
Bills receivable for premiums 16,527 38
New Orleans Water Works Bonds 26,500 00
New Orleans City Railroad bonds 26,575 00
Banks, Insurance Companies and other stocks, par value 14,665 26
Premiums in course of collection 76,620 29
Due by agents ...... 2,318 58 — $715,498 08
LIABILITIES.
Capital stock......$500,000 00
Reinsurance reserve. 102,601 26
Unclaimed Dividends 2,855 50
Dividends of December 31, 1880 ...... 25,000 00
Surplus...... 85,041 32 — $715,498 08
The above statement is a true and correct transcript from the books of the company.
J. TUYES, President.
J. W. HINCKS, Secretary.
Sworn to and subscribed before me this 12th day of January, 1881.
JAS. FAHEY. Notary Public.
We, the undersigned Special Committee, appointed by the Board of Directors of the New Orleans Insurance Company to appraise the assets of said company, hereby certify that, after a careful examination, the valuation of said assets, as above specified, is true and correct
ANT. CARRIERE,
W. A. BELL,
A. SCHREIBER,
H. GALLY.
At a meeting of the Board of Directors, held on the 11th of January 1881, it was resolved to pay on demand the semi-annual interest dividend of 5 per cent. on the capital stock to the stockholders, or their legal representatives.
J. W. HINCKS, Secretary.
New Orleans, January 12, 1881.
DIRECTORS.

JULES ALDIGÉ,	H. GALLY,
THEO. BRIERRE,	CHAS. LAFITTE,
W. A. BELL,	PIERRE POUTZ,
ANT. CARRIÈRE,	A. SCHREIBER,
CHAS. T. DUGAZON,	CHAS. E. SCHMIDT
D. FATJO,	JULES TUYES.
14 jan—1an	

ASSURANCES

Etat Annuel de la Compagnie d'Assurance de la Nlle-Orléans
Pour l'année expirant le 31 décembre 1880.
Primes de feu......$307,798 10
Primes maritimes...... 104,810 45
Primes de rivières. 47,872 04—$460,480 59
Moins—
Primes sur risques non-expirés $102,601 26
Primes remboursées 16,909 96
Réassurances ...... 29,501 41—$149,012 63
Primes nettes $311,467 96
A ajouter—
Montant provenant des intérêts, sauvetages et loyers $41,406 50
Contingent ...... 15,679 65—$57,086 15
$368,554 11
A déduire—
Pertes par le feu..$54,525 07
Pertes maritimes. 51,499 74
Pertes de rivières 17,917 81—123,942 62
Réduction [rabais et commissions] 58,057 26
Contributions charitables 1,191 78
Taxes d'Etat, de ville et licences 7,333 96
Bureau des assureurs corps de sauvetage et Babcock 6,607 16
Dépenses générales, frais de bureau et d'agence ...... 36,390 02—$233,512 79
Profits nets $135,041 32
A déduire—
Dividende de Juillet 1880 ...... $25,000 00
Dividende de Décembre 1880 ...... 25 000 00
Surplus ...... 85 041 32— 135,041 32
ACTIF DE LA COMPAGNIE:
Argent en banque $ 67,101 27
Bons des Etats Unis 230,000 00
Propriété foncière, estimation faite au plus bas prix du marché 89,640 00
Billets garantis par première hypothèque sur des propriétés de ville 101,000 00
Billets garantis par nantissement de valeurs réalisables 42,550 00
Billets, prêts sur demande, garantis par des gages réalisables 32,000 00
Billets pour primes 16,527 38
Bons de la N. O. Waterworks 26,500 00
Bons de la Compagnie du chemin de fer de la Nlle-Orléans 26,575 00
Actions de banque, d'assurances et autres actions estimées au pair 14,665 26
Primes en voie de collection 76,620 29
Du par des agents ...... 2,318 58—$715,498 08
PASSIF.
Capital $500,000 00
Réserve pour réassurances 102,601 26
Dividendes non réclamés 2,855 50
Dividende du 31 décembre 1880 ...... 25,000 00
Surplus ...... 85,041 32—$715,498 08
L'état ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.
J. W. HINCKS, Secrétaire. J. TUYES, Président.
Fait et assermenté devant moi, ce 12 janvier 1881.
JAS. FAHEY, Notaire.
Nous, soussignés, comité spécial désigné par le Conseil de Direction de la Compagnie d'Assurance de la Nouvelle-Orléans, pour évaluer l'actif de ladite Compagnie, déclarons par le présent avis, qu'après un examen minutieux, l'évaluation du dit actif, comme il est spécifié ci-dessus, est vraie et correcte.
ANT. CARRIÈRE,
W. A. BELL,
A. SCHREIBER,
H. GALLY.
A un meeting du Conseil de Direction tenu le 11 janvier 1881, il a été résolu de payer, sur demande, le dividende-intérêt semi-annuel de cinq pour cent sur le fonds capital aux actionnaires ou à leurs ayant-droit.
Nouvelle-Orléans, 12 janvier 1881
—DIRECTEURS—

JULES ALDIGÉ,	H. GALLY,
THEO. BRIERRE,	CHAS. LAFITTE,
W. A. BELL,	PIERRE POUTZ,
ANT. CARRIÈRE,	A. SCHREIBER,
CHAS. T. DUGAZON,	CHAS. E. SCHMIDT
D. FATJO,	JULES TUYES.
14 ja—1an	

Récompense nationale de 16,600 fr. MÉDAILLES D'OR, etc.
QUINA-LAROCHE FERRUGINEUX
APÉRITIF & FORTIFIANT
Procure au sang les globules rouges qui en font la richesse et la force.
CROISSANCES DIFFICILES, SANG PAUVRE, ANÉMIE, LYMPHATISME, SCROFULES, ETC.

ATHÉNÉE LOUISIANAIS

DIMANCHE, 1er MAI 1881.
Concours Littéraire de 1881.
PROGRAMME.
Il y aura deux classes de concurrents, l'une comprenant les hommes, l'autre les femmes.
Chaque classe aura à traiter un sujet séparément.
Une médaille d'or sera accordée au meilleur manuscrit de l'une et de l'autre classe, les deux médailles étant d'égale valeur.
Toute personne résidant en Louisiane, et qui n'est pas membre de l'Athénée, est invitée à concourir.
Le concours est ouvert à partir du 1er mai jusqu'au 31 décembre.
Les manuscrits ne seront plus reçus après le 2 janvier 1882, ils seront écrits aussi lisiblement que possible, sur papier écolier réglé, avec une marge d'un quart de largeur, et seulement sur le recto et les lignes: ils ne devront pas dépasser 25 pages.
Chaque manuscrit sera remis sans nom d'auteur, mais portant une épigraphe ou devise qui sera reproduite sur une enveloppe cachetée dans laquelle l'auteur aura écrit son nom et son adresse.
Il est laissé à la discrétion du "comité d'examen" d'ouvrir les lettres des candidats qui auront mérité les médailles, pour s'assurer qu'ils sont dans les conditions du concours.
Le comité pourra accorder des mentions honorables, s'il le juge convenable.
Les deux manuscrits couronnés seront publiés dans les Comptes-rendus de l'Athénée. On inscrira les noms des lauréats sur un tableau d'honneur affecté aux concours annuels.
La présentation des prix se fera publiquement, dans une séance spéciale. On réunira, pour la circonstance, tous les éléments d'une fête littéraire.
Les noms des lauréats seront proclamés après la lecture des manuscrits qui auront obtenu les médailles, ainsi que les noms des concurrents à qui des mentions honorables auront été accordées.
Les candidats devront se soumettre strictement aux dispositions du programme.
Les manuscrits dans aucun cas ne seront rendus.
Tout candidat qui fera connaître sa devise, s'exposera à être mis hors de concours.
Toute personne qui a obtenu ou obtiendra médaille, ne pourra plus concourir jusqu'à nouvel ordre.
Les sujets choisis sont les suivants, et devront être traités en prose.
Pour les femmes:
La musique considérée au point de vue de son utilité pratique, intellectuelle et morale.
Pour les hommes:
Utilité de la langue française aux Etats-Unis.
Les manuscrits seront adressés au secrétaire perpétuel.
Le secrétaire perpétuel,
ALFRED MERCIER.
P. O. Box 1294.

ASSURANCES.

Merchants' Mutual Insurance Company, of New Orleans.
104 Canal street.
TWENTY-SEVENTH ANNUAL STATEMENT.
In conformity with the requirements of their Charter, the company publish the following statement:
Premiums received during the year ending May 31, 1881, including unearned premiums of the previous year—
On Fire Risks $265,530 92
On Marine Risks 26,455 71
On River Risks 26,518 80
Total Premiums $318,505 43
Less Unearned Premiums 84,003 00
Net Earned Premiums May 31, 1881 ...... $234,502 43
Losses paid—
On fire risks......$54,282 80
On marine risks...... 5,182 37
On river risks...... 6,931 58
Taxes and expenses less interest 25,233 87
Reinsurances and return premiums ...... 16,943 41 — 108,574 03
Profit $125,928 40
The Company has the following Assets:
Real Estate (market value) $228,989 93
City Bonds ($42,650) 12,000 00
Bank, railroad and other Stocks 71,687 12
Notes secured by mortgage and pledge 145,853 63
1442 shares New Orleans Water Works Co. 46,215 00
Bills receivable 59,803 55
Premiums in course of collection 35,725 28
City Time ($6,379 29) 2,050 00
Judgments 7,200 00
Cash on hand 78,571 72
$687,544 23
The above Statement is a just, true and correct transcript from the books of the Company.
PAUL FOURCHY, President.
G. W. NOTT, Secretary.
STATE OF LOUISIANA, Parish of Orleans, City of New Orleans,
Sworn to and subscribed before me the 11th day of June, 1881.
MICHEL V. DEJEAN, N. P.
At a meeting of the Board of Directors, held on the 11th day of June 1881, it was resolved to declare a cash dividend of 25 per cent on the net earned participating premiums for the year ending 31st May 1881, payable on the third Monday of July next.
Ten per cent interest on the capital stock for the year ending 31st May, 1881, is payable on demand.
Directors.

P. MASPERO,	J. J. FERNANDEZ,
PAUL FOURCHY,	JOHN GEDDES,
JNO. R. LALLANDE,	D. FATJO,
EDWARD TOBY,	D. A. CHAFFRAIX
M. W. SMITH,	CHS. LAFITTE,
R. W. TAYLOR.	

16 juin—

Récompense nationale de 16,600 fr. MÉDAILLES D'OR, etc.
QUINA-LAROCHE
ÉLIXIR VINEUX
(Extrait des 3 Quinquinas)
Apéritif, Fortifiant, Fébrifuge.
recommandé contre
les AFFECTIONS D'ESTOMAC, ANÉMIE, MANQUE DE FORCES, SUITES DE COUCHES, LANGUEUR, FIÈVRES INVÉTÉRÉES, etc.

LES **PILULES** DU DOCTEUR **DEHAUT** DE PARIS
Sont le meilleur et le plus agréable des purgatifs, parce que, prises avec de bons aliments et des boissons fortifiantes, elles ne causent ni dégoût ni fatigue.
Nouvelle-Orléans: MM. CARROUCHÉ, MARCEL MAJAUD HART Co., et dans toutes les pharmacies

MALADIES de POITRINE
Dans le plus grand nombre de cas GUÉRISON et, dans les cas désespérés, SOULAGEMENT MANIFESTE PAR L'EMPLOI DE l'Elixir alimentaire Ducro
Nombre de malades lui ont dû leur guérison après avoir employé sans résultat satisfaisant toute autre médication.
La formule de cet Elixir dont la base est le jus de viande et l'alcool, a été établie en 1868. Malgré les nombreuses imitations que son succès a fait naître, elle continue d'être préconisée par les sommités médicales de Paris, comme l'un des plus PUISSANTS FORTIFIANTS pour les convalescents, les personnes faibles, les jeunes filles chlorotiques, les vieillards débilités, etc.
Exiger sur l'étiquette l'orthographe DUCRO, la mention des médailles, Argent Paris 1875, Or, Compiègne 1877 et le dessin de la marque de fabrique ci-dessus.
Paris, 20, place des Vosges et toutes les Pharmacies.

TRAMWAYS OU CHEMINS DE FER URBAINS DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

Point Central.
Tous les tramways ou chemins de fer urbains de la Nouvelle-Orléans, viennent aboutir à la rue du Canal, le grand et unique boulevard de la ville, dont la statue de Clay est le point central. C'est de ce point que rayonnent toutes les voies ferrées destinées au service intérieur de la cité.

Ligne de la rue du Canal.
Les cars portant l'inscription "Ridge Cemeteries" longent la rue du Canal, dans sa partie inférieure, sur un parcours de trois milles et demi jusqu'à l'endroit connu sous le nom de "Half-way House" et qui est situé à mi-chemin entre la ville et le lac Pontchartrain. Le Côteau de la Métairie commence au Half-way House; c'est un plateau qui domine de six à huit pieds les cyprières avoisinantes et sur lequel sont construits quelques uns des plus beaux cimetières de la Nouvelle-Orléans, entre autres le Cimetière Greenwood où l'on peut admirer le magnifique monument qu'une Association de dames a fait élever à grands frais à la mémoire des soldats morts au service de la Confédération. Un peu au-delà du Half-way House apparaît le nouveau Cimetière de la Métairie qui occupe la place de l'ancien hippodrome de la Métairie.
Un autre service de cars partant de la rue du Canal, relie la ville aux rivages du lac Pontchartrain, et aboutit à l'endroit où le nouveau Canal se jette dans ce lac. Le chemin est à deux voies à partir du "Half-way House," et les wagons, au lieu d'être traînés par des chevaux sont remorqués par une petite locomotive. La distance à parcourir est de sept milles. Le petit village bâti à la jonction du Nouveau Canal et du Lac est extrêmement agréable et, depuis l'établissement de la voie ferrée, est devenu un but général de promenade. Il s'y trouve d'excellents restaurants, des salons de rafraîchissements, des établissements de bains, des tirs, etc.

Lignes des rues Magazine et Prytania.
Le point de départ de ces deux lignes est à côté gauche de la statue de Clay, ou celui qui regarde le fleuve. L'une et l'autre traversent la rue du Camp sur la même voie, jusqu'à la rue Prytania, point où elles bifurquent; les cars de la ligne Prytania suivent la rue de ce nom jusqu'au dépôt établi dans la rue Toledano, et la ligne Magazine continuant à remonter la rue du Camp jusqu'à la rue Magazine, et longeant celle-ci jusqu'à la rue St-Joseph. Il y a un changement de cars dans la rue Magazine, au-delà du Marché de ce nom.
En remontant la rue du Camp par l'une ou l'autre des lignes ci-dessus, on voit à sa droite la Place Lafayette, à sa gauche Odd Fellows' Hall, St-Patrick's Hall et la belle Eglise de St-Patrick.
Dans la rue Prytania se trouvent quelques-uns des plus beaux édifices de la Nlle-Orléans.
A retour, les cars de la ligne Magazine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Poeyfarre pour entrer dans la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.
Les cars de cette ligne partent de la rue Baronne, près de Canal, à deux îlets de la statue de Clay; ils stationnent en face de Grunewald Hall. La ligne est à double voie jusqu'à Carrollton par la rue Baronne, le Cercle Tivoli et l'Avenue St-Charles. Dans le Cercle Tivoli s'élève un monument à la mémoire de Lee, le grand général confédéré.
Il y a, à Napoléon Avenue, une station où s'arrêtent les wagons traînés par les chevaux pour être remplacés par des voitures dont la puissance motrice se compose d'une petite locomotive sans feu, qui se charge de vapeur à Carrollton. Cette ingénieuse invention est due à feu le Dr Lamm. On gagne ainsi Carrollton que des cyprières séparaient autrefois de la Nlle-Orléans et qui en est maintenant un faubourg. La distance de la rue du Canal à Carrollton est d'environ sept milles. Aux stations de Louisiana Avenue et de Napoléon Avenue sont des embranchements qui les relient au Mississipi.
Il y a aussi des cars qui partent de la rue Baronne, en face de Grunewald Hall, suivent la voie, par la rue Baronne et l'Avenue St-Charles, jusqu'à la rue Jackson dans laquelle ils s'engagent alors pour gagner le fleuve par un embranchement double.

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.
Les cars de cette ligne partent de la rue du Canal, descendent la rue des Remparts et longent la rue de l'Esplanade jusqu'au pont du Bayou: distance, trois milles environ. Ils reviennent par le même chemin, la voie étant double.
La rue des Remparts et la rue de l'Esplanade sont deux des plus belles rues de la Nlle-Orléans: elles sont larges et bordées de maisons élégantes et en général fort bien construites.
En traversant le pont du bayou on trouve de l'autre côté de ce cours d'eau un car qui vous transporte au Half-way House et de là à la statue de Clay par la rue du Canal.
Sur le parcours de la ligne de l'Esplanade, et près du Bayou, se trouvent les Fair Grounds où ont lieu les Expositions de l'Etat de la Louisiane et où le Louisiana Jockey Club a établi un champ de course. De l'autre côté du Bayou, la voie qui conduit au Half-way House longe le City Park dont les chênes séculaires forment une épaisse forêt.

Ligne des rues Remparts et Dauphine.
Point de départ: rue du Canal. La route se fait par la rue des Remparts jusqu'à la rue de l'Esplanade, celle-ci jusqu'à la rue Dauphine, et la rue Dauphine jusqu'à la rue Pologne, dans le 3e district, où se trouve la station. Le retour s'opère par la rue des Remparts et la rue du Canal.
A la station de la rue Pologne, il y a des cars qui vont jusqu'aux Abattoirs en passant devant les Casernes fédérales. Pour la route entière, de la rue du Canal aux Abattoirs, on ne paie que 5 cents.

Ligne de la Levée et des Casernes.
Les cars partent de la rue du Canal, vis-à-vis la Douane; ils s'engagent dans la rue Peters, qui devient ensuite Vieille Levée et Levée, et atteignent la rue d'Enghien, 3e district, qu'ils suivent jusqu'à la rue de Chartres pour gagner la rue Pologne où se trouve la station. Là, les personnes qui veulent se rendre au Couvent des Ursulines, aux Casernes ou aux Abattoirs, prennent le car affecté à ce service, comme ci-dessus.
Les voitures de cette ligne passent devant la Place Jackson, la Cathédrale, le Marché français et l'Hôtel des Monnaies.
Le retour à la rue du Canal s'opère par les rues Pologne, Royale, Enghien et Levée.

Ligne de la rue Annonciation.
Station de départ: Rue du Canal, entre Camp et Magazine. Les cars longent la rue Tchoupitoulas jusqu'à sa jonction avec les rues Delord et Annonciation, et suivent cette dernière rue, en contournant la Place Annonciation, jusqu'à la station d'arrivée, située dans Louisiana Avenue. Pour le retour, ils prennent la rue Chippewa jusqu'à la Place Annonciation et la rue de ce nom qu'ils descendent jusqu'à la rue Delord. Ils suivent ensuite la rue Delord jusqu'à la rue Peters et celle-ci jusqu'à la rue du Canal.

Ligne Tchoupitoulas.
Station de départ: Rue du Canal, près Camp. Les cars remontent la rue Tchoupitoulas jusqu'à Louisiana Avenue et reviennent par la rue Tchoupitoulas (double voie) jusqu'à Felicity Road, qu'ils descendent jusqu'à la rue Peters et la rue du Canal. On peut voir sur le parcours de cette ligne la Fabrique de Glace et l'Ascenseur des Grains (Grain Elevator). En changeant de voiture à Louisiana Avenue, on se rend au City Park, 6ème district. On peut aussi prendre le car à Louisiana Avenue où à Napoleon Avenue pour revenir en ville par les voitures du chemin de fer de Carrollton.

Lignes de la rue St. Charles.
Ces lignes comprennent deux routes dont la station de départ est au pied de la rue St. Charles, près de sa jonction avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli d'où elles gagnent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrivée située rue Huitième. Les *Dryades cars* vont de Triton Walk à la rue Dryades, passant devant le marché de ce nom, remontant la rue Dryades jusqu'à St. Andrew, suivant St. Andrew jusqu'à Baronne et Baronne jusqu'à la rue Huitième.
Le retour s'opère pour les *Baronne cars*, par la rue Carondelet jusqu'à la rue du Canal; et pour les *Dryade cars*, par les rues Huitième, St. Denis, Dryades, St. Andrew, Remparts et Canal.
Les cars de cette double ligne passent devant l'Hôtel St-Charles, le Masonic Hall, l'Académie de Musique, le Théâtre St-Charles, l'Hôtel de Ville, la Place Lafayette, et l'Exposition Building.

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.
Station de départ: rue du Canal, statue de Clay. Parcours: (cars verts) Canal jusqu'à Dauphine, Dauphine jusqu'à Dumaine, Dumaine jusqu'à Broad, Broad jusqu'à Laharpe et de là à la station d'arrivée. Les cars bleus suivent la même route; seulement, au lieu de tourner dans la rue Broad, ils suivent la rue Dumaine jusqu'au Bayou St-Jean, longent les bords du Bayou jusqu'à la Grande Route St-Jean, d'où ils se rendent à la station d'arrivée, en passant devant la porte des Fair Grounds, qui fait face à la rue Sauvage.—Le retour s'opère par la Route Gentilly, la rue Broad, la rue St Pierre, et principalement par la rue des Ursulines jusqu'à la rue du Canal.

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.
Station de départ: Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur. Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. Dè, on peut prendre le train pour aller à Milneburg, sur les rives du lac.
Le retour s'opère par les Champs-Elysées, la rue Royale, la rue St-Charles, Triton Walk, la rue Dryades et la rue Clio. On passe, rue Royale, devant le State House (ancien Hôtel St-Louis).

Ligne de la rue Claiborne.
Station de départ: rue du Canal, près de la Levée. Parcours: De Canal à Claiborne, de Claiborne aux Champs Elysées et à la rue Urquhart, de la rue Urquhart à la station d'arrivée, Avenue Lafayette. Retour: De l'Avenue Lafayette à Bons Enfants, de Bons Enfants aux Champs Elysées et à Claiborne, de Claiborne (double voie) à la rue du Canal.
La rue Claiborne est la rue la plus large de la Nouvelle-Orléans et sera tôt ou tard une des plus belles avenues de la ville.
D'autres cars de cette ligne portant cette inscription "Canal and Common street" partent également du pied de la rue Canal, qu'ils suivent jusqu'à la rue des Remparts. Ils remontent ensuite cette dernière rue jusqu'à Commune, et Commune jusqu'à la station située entre Tonti et Rocheblave. Ils reviennent par Commune, Bassin et Canal.

Ligne de la rue Girod.
Station de départ: Rue du Canal près de la Levée. Parcours: Front à Girod, Girod à Liberty, Liberty à Poydras, Poydras à Claiborne, Claiborne à Commune, Commune à la station entre Rocheblave et Tonti. Retour: Commune et Claiborne, Claiborne à Perdido, Perdido à Carroll et Poydras, Poydras à Fulton, Fulton à Canal.

Chemin de fer de la rue du Canal, du City Park et du Lac.
Les wagons de cette ligne sont mus par une légère locomotive et vont de la rue du Canal au Fort Espagnol, sur le lac Pontchartrain: distance, environ sept milles. La voie est double d'un bout à l'autre, à l'exception de deux tronçons insignifiants. La station de départ est dans la rue du Bassin près de Canal. Les trains suivent la rue du Bassin jusqu'à la rue Bienville, la rue Bienville jusqu'à St-Patrick, St-Patrick jusqu'à la rive occidentale du Canal d'Orléans, à la jonction du Chemin de la Métairie et du Parc; ils longent ensuite le Canal d'Orléans (côté ouest) jusqu'au Lac Pontchartrain.
Pour le retour ils suivent la même route jusqu'au Parc, et le reste du parcours se fait ainsi: rue Bernadotte jusqu'à la rue Bienville, Bienville jusqu'à Claiborne, Claiborne jusqu'à Douane, Douane jusqu'à Bassin.

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.
La station de départ est la même que celle de "Levee and Barracks," rue du Canal, vis-à-vis la Douane. La même voie sert également aux deux lignes jusqu'à la rue de l'Esplanade où se trouve une voie double conduisant en ligne droite jusqu'au Pont du Bayou. Le retour s'opère par la même route, la voie du Bayou à la rue des Remparts étant commune à la ligne "Esplanade and Bayou Bridge" et à la ligne "Bayou and French Market."

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.
Station de départ: Levée près Dumaine. Parcours: Levée à Dumaine, Dumaine à Broad, Broad à la station de la rue Laharpe. Retour: Bayou à Broad, Broad à Ursulines, Ursulines au Marché Français.

Upper Magazine Line.
Station de départ: coin lower Magazine et Harmony. Les cars traversent la rue Magazine sur une double voie jusqu'à la rue St. Joseph.

Chemin de fer de Pontchartrain.
Ce chemin de fer est un des plus anciens de l'Amérique: il a été inauguré il y a environ 46 ans. La voie a cinq milles de longueur et se dirige en ligne droite du Mississipi au lac Pontchartrain.

FEUILLETON.

Com. le 30 août 1881.

SANS FAMILLE.

—PAR—

HECTOR MALOT.

Première Partie.

—Non, mon enfant, me dit-il d'une voix émue, tu ne me peines pas, bien au contraire, tu me rappelles ma jeunesse, mon bon temps; sois tranquille, je t'apprendrai à chanter, et comme tu as du cœur, toi aussi tu feras pleurer et tu seras applaudi, tu verras....

Il s'arrêta tout à coup et je crus comprendre qu'il ne voulait point se laisser aller sur ce sujet. Mais les raisons qui le retenaient, je ne les devinai point. Ce fut plus tard seulement que je les ai connues, beaucoup plus tard, et dans des circonstances douloureuses, terribles pour moi, que je raconterai lorsqu'elles se présenteront au cours de mon récit.

Dès le lendemain, mon maître fit pour la musique, ce qu'il avait fait pour la lecture, c'est-à-dire qu'il recommença à tailler des petits carrés de bois, qu'il grava avec la pointe de son couteau.

Mais cette fois son travail fut plus considérable, car les divers signes nécessaires à la notation de la musique offrent des combinaisons plus compliquées que l'alphabet.

Afin d'alléger mes poches, il utilisa les deux faces de ses carrés de bois, et après les avoir rayés toutes deux de cinq lignes qui représentaient la portée, il inscrivit sur une face la clé de sol et sur l'autre la clé de fa.

Puis quand il eut tout préparé, les leçons commencèrent et j'avoue qu'elles ne furent pas moins dures que ne l'avaient été celles de lecture.

Plus d'une fois Vitalis, si patient avec ses chiens, s'exaspéra contre moi.

—Avec une bête, s'écriait-il, on se contient parce qu'on sait que c'est une bête, toi tu me feras mourir.

Et alors, levant les mains au ciel dans un mouvement théâtral, il les laissait tomber tout à coup sur ses cuisses où elles claquaient fortement.

Joli-Cœur, qui prenait plaisir à répéter tout ce qu'il trouvait drôle, avait copié ce geste, et comme il assistait presque toujours à mes leçons, j'avais le dépit, lorsque j'hésitais, de le voir lever les bras au ciel et laisser tomber ses mains sur ses cuisses en les faisant claquer.

—Joli-Cœur, lui-même, se moque de toi, s'écriait Vitalis.

Si j'avais osé, j'aurais répliqué qu'il se moquait autant du maître que de l'élève, mais le respect autant qu'une certaine crainte vague, arrêtèrent toujours heureusement cette répartie; je me contentai de me la dire tout bas, quand Joli-Cœur faisait claquer ses mains avec une mauvaise grimace, et cela me rendait jusqu'à un certain point la mortification moins pénible.

Enfin les premiers pas furent franchis avec plus ou moins de peine, et j'eus la satisfaction de solfier un air écrit par Vitalis sur une feuille de papier.

Ce jour-là il ne fit pas claquer ses mains, mais il me donna deux bonnes claques amicales sur chaque joue, en déclarant que si je continuais ainsi, je deviendrais certainement un grand chanteur.

Bien entendu, ces études ne se firent pas en un jour, et, pendant des semaines, pendant des mois, mes poches furent constamment remplies de mes petits morceaux de bois.

D'ailleurs, mon travail n'était pas régulier comme celui d'un enfant qui suit les classes d'une école, et c'était seulement à ses moments perdus que mon maître pouvait me donner mes leçons.

Il fallait chaque jour accomplir notre parcours, qui était plus ou moins long, selon que les villages étaient plus ou moins éloignés les uns des autres; il fallait donner nos représentations partout où nous avions chance de ramasser une recette; il fallait faire répéter les rôles aux chiens et à M. Joli-Cœur; il fallait préparer nous-mêmes notre déjeuner ou notre dîner, et c'était seulement après tout cela qu'il était question de lecture ou de musique, le plus souvent dans une halte, au pied d'un arbre, ou bien sur un tas de cailloux, le gazon ou la route servant de table pour étaler mes morceaux de bois.

Cette éducation ne ressemblait guère à celle que reçoivent tant d'enfants, qui n'ont qu'à travailler, et qui se plaignent pourtant de n'avoir pas le temps de faire les devoirs qu'on leur donne.

Mais il faut bien dire qu'il y a quelque chose de plus important encore que le temps qu'on emploie au travail, c'est l'application qu'on y apporte; ce n'est pas l'heure que nous passons sur notre leçon qui met cette leçon dans notre mémoire, c'est la volonté d'apprendre.

Par bonheur, j'étais capable de tendre ma volonté sans me laisser trop souvent entraîner par les distractions qui nous entouraient. Qu'aurais-je appris si je n'avais pu travailler que dans une chambre, les oreilles bouchées avec mes deux mains, les yeux collés sur un livre comme certains écoliers? Rien, car nous n'avions pas de chambre pour nous enfermer, et en marchant le long des grandes routes je devais regarder au bout de mes pieds sous peine de me laisser souvent choir sur le nez.

Enfin j'appris quelque chose, et en même temps j'appris aussi à faire de longues marches qui ne me furent pas moins utiles que les leçons de Vitalis: j'étais un enfant assez chétif quand je vivais avec mère Barberin, et la façon dont on avait parlé de moi le prouve bien; "un enfant de la ville," avait dit Barberin, "avec des jambes et des bras trop minces," avait dit Vitalis; auprès de mon maître et vivant de sa vie en plein air, à la dure, mes jambes et mes bras se fortifièrent, mes poumons se développèrent, ma peau se cuirassa et je devins capable de supporter, sans en souffrir, le froid comme le chaud, le soleil comme la pluie, la peine, les privations, les fatigues.

Et ce me fut un grand bonheur que cet apprentissage, il me mit à même de résister aux coups qui plus d'une fois devaient s'abattre sur moi, durs et écrasants, pendant ma jeunesse.

VIII

PAR MONTS ET PAR VAUX

Nous avions parcouru une partie du midi de la France: l'Auvergne, le Velay, le Vivarais, le Quercy, le Rouergue, les Cévennes, le Languedoc.

Notre façon de voyager était des plus simples; nous allions droit devant nous, au hasard, et quand nous trouvions un village qui de loin ne nous paraissait pas trop misérable, nous nous préparions pour faire une entrée triomphale. Je faisais la toilette des chiens, coiffant Dolce, habillant Zerbino, mettant un emplâtre sur l'œil de Capi pour qu'il pût jouer le rôle d'un vieux grognard, enfin je forçais Joli-Cœur à endosser son habit de général. Mais c'était là la partie la plus difficile de ma tâche, car le singe qui savait très-bien que cette toilette était le prélude d'un travail pour lui, se défendait tant qu'il pouvait, et inventait les tours les plus drôles pour m'empêcher de l'habiller. Alors j'appelais Capi à mon aide, et par sa vigilance, par son instinct et sa finesse, il arrivait presque toujours à déjouer les malices du singe.

La troupe en grande tenue, Vitalis prenait son fifre, et nous mettant en bel ordre, nous défilions par le village.

Si le nombre des curieux que nous entraînions derrière nous était suffisant, nous donnions une représentation; si, au contraire, il était trop faible pour faire espérer une recette, nous continuions notre marche.

Dans les villes seulement nous restions plusieurs jours, et alors le matin j'avais la liberté d'aller me promener où je voulais. Je prenais Capi avec moi,—Capi, simple chien, bien entendu, sans son costume de théâtre, et nous flânions par les rues. Vitalis qui d'ordinaire me tenait étroitement près de lui, pour cela me mettait volontiers la bride sur le cou.

—Puisque le hasard, me disait-il, te fait parcourir la France à un âge où les enfants sont, généralement à l'école ou au collège, ouvre les yeux, regarde et apprends. Quand tu seras embarrassé, quand tu verras quelque chose que tu ne comprendras pas, si tu as des questions à me faire, adresse-les moi sans peur. Peut-être ne pourrai-je pas toujours te répondre, car je n'ai pas la prétention de tout connaître, mais peut être aussi me serait-il possible de satisfaire parfois ta curiosité. Je n'ai pas toujours été directeur d'une troupe d'animaux savants, et j'ai appris autre chose que ce qui m'est en ce moment utile pour "présenter Capi ou M. Joli-Cœur devant l'honorable société."

—Quoi donc?

—Nous causerons de cela plus tard. Pour le moment sache seulement qu'un montreur de chiens peut avoir occupé une certaine position dans le monde. En même temps, comprends aussi que si en ce moment tu es sur la marche la plus basse de l'escalier de la vie, tu peux, si tu le veux, arriver peu à peu à une plus haute. Cela dépend des circonstances pour un peu, et pour beaucoup de toi. Ecoute mes leçons, écoute mes conseils, enfant, et plus tard, quand tu seras grand, tu penseras, je l'espère, avec émotion, avec reconnaissance au pauvre musicien qui t'a fait si grande peur quand il t'a enlevé à ta mère nourrice; j'ai dans l'idée que notre rencontre te sera heureuse.

Quelle avait pu être cette position dont mon maître parlait assez souvent avec une retenue qu'il s'imposait?

Cette question excitait ma curiosité et faisait travailler mon esprit. S'il avait été sur une marche haute de l'escalier de la vie, comme il disait, pourquoi était-il maintenant sur une marche basse? Il prétendait que je pouvais m'élever si je le voulais, moi qui n'étais rien, qui ne savais rien, qui étais sans famille, qui n'avais personne pour m'aider. Alors pourquoi lui-même était-il descendu?

Après avoir quitté l'Auvergne, nous étions descendus dans les *causses* du Quercy. On appelle ainsi de grandes plaines inégalement ondulées, où l'on ne rencontre guère que des terrains incultes et de maigres taillis. Aucun pays n'est plus triste, plus pauvre. Et ce qui accentue encore cette impression que le voyageur reçoit en le traversant, c'est que presque nulle part il n'aperçoit des eaux. Point de rivières, point de ruisseaux, point d'étangs. Çà et là des lits pierreux de torrents, mais vides. Les eaux se sont engouffrées dans des précipices et elles ont disparu sous terre, pour aller sourdre plus loin et former des rivières ou des fontaines.

Au milieu de cette plaine brûlée par la sécheresse au moment où nous la traversâmes, se trouve un gros village qui a nom la Bastide-Murat; nous y passâmes la nuit dans la grange d'une auberge.

—C'est ici, me dit Vitalis en causant le soir avant de nous coucher, c'est ici, dans ce pays, et probablement dans cette auberge, qu'est né un homme qui a fait tuer des milliers de soldats et qui ayant commencé la vie par être garçon d'écurie est devenu prince et roi: il s'appelait Murat; on en a fait un héros et l'on a donné son nom à ce village. Je l'ai connu, et bien souvent je me suis entretenu avec lui.

Malgré moi une interruption m'échappa.

—Quand il était garçon d'écurie?

—Non, répondit Vitalis en riant, quand il était roi. C'est la première fois que je viens à la Bastide, et c'est à Naples que je l'ai connu, au milieu de sa cour.

—Vous avez connu un roi!

Il est à croire que le ton de mon exclamation fut fort drôle, car le rire de mon maître éclata de nouveau et se prolongea longtemps.

Nous étions assis sur un banc devant l'écurie, le dos appuyé contre la muraille qui gardait la chaleur du jour. Dans un grand sycomore qui nous couvrait de son feuillage des cigales chantaient leur chanson monotone. Devant nous, par-dessus les toits des maisons la pleine lune qui venait de se lever, montait doucement au ciel. Cette soirée était pour nous d'autant plus douce que la journée avait été brûlante.

—Veux-tu dormir? me demanda Vitalis, ou bien veux-tu que je te conte l'histoire du roi Murat?

—Oh! l'histoire du roi, je vous en prie.

Alors il me raconta longuement cette histoire, et pendant plusieurs heures nous restâmes sur notre banc; lui, parlant; moi, les yeux attachés sur son visage, que la lune éclairait de sa pâle lumière.

Eh quoi, tout cela était possible; non seulement possible, mais encore vrai!

Je n'avais eu jusqu'alors aucune idée de ce qu'était l'histoire. Qui m'en eût parlé? Pas mère Barberin, à coup sûr; elle ne savait même pas ce que c'était. Elle était née à Chavanon, et elle devait y mourir. Son esprit n'avait jamais été plus loin que ses yeux. Et pour ses yeux l'univers tenait dans le pays qu'enfermait l'horizon qui se développait du haut du mont Audouze.

Mon maître avait vu un roi; ce roi lui avait parlé.

Qu'était donc mon maître, au temps de sa jeunesse?

Et comment était-il devenu ce que je le voyais au temps de sa vieillesse?

Il y avait là, on en conviendra, de quoi faire travailler une imagination enfantine, éveillée, alerte et curieuse de merveilleux.

IX

JE RENCONTRE UN GÉANT CHAUSSÉ DE BOTTES DE SEPT LIEUES.

En quittant le sol desséché des *causses* et des *garrigues*, je me trouve, par le souvenir, dans une vallée toujours fraîche et verte, celle de la Dordogne, que nous descendons à petites journées, car la richesse du pays fait celle des habitants, et nos représentations sont nombreuses, les sous tombent assez facilement dans la sébile de Capi.

Un pont aérien, léger, comme s'il était soutenu dans le brouillard par des fils de la Vierge, s'élève au-dessus d'une large rivière qui roule doucement ses eaux paresseuses; — c'est le pont de Cubzac, et la rivière est la Dordogne.

Une ville en ruines, avec des fossés, des grottes, des tours, et, au milieu des murailles croulantes d'un cloître, des cigales qui chantent dans les arbustes accrochés çà et là,—c'est Saint-Emilion.

Mais tout cela se brouille confusément dans ma mémoire, tandis que bientôt se présente un spectacle qui la frappe assez fortement pour qu'elle garde l'empreinte qu'elle a alors reçue et se la représente aujourd'hui avec tout son relief.

Nous avions couché dans un village assez misérable et nous en étions parti le matin, au jour naissant. Longtemps nous avions marché sur une route poudreuse, lorsque tout à coup nos regard, jusque-là enfermés dans un chemin que bordaient des vignes, s'étendirent librement sur un espace immense, comme si un rideau, touché par une baguette magique, s'était subitement abaissé devant nous.

Une large rivière s'arrondissait doucement autour de la colline sur laquelle nous venions d'arriver; et au-delà de cette rivière les toits et les clochers d'une grande ville s'éparpillaient jusqu'à la courbe indécise de l'horizon. Que de maisons! que de cheminées! Quelques-unes plus hautes et plus étroites, élancées comme des colonnes, vomissaient des tourbillons de fumée noire qui, s'envolant au caprice de la brise, formait au-dessus de la ville, un nuage de vapeur sombre. Sur la rivière, au milieu de son cours et le long d'une ligne de quais se tassaient de nombreux navires qui, comme les arbres d'une forêt, emmêlaient les uns dans les autres leurs matures, leurs cordages, leurs voiles et leurs drapeaux multicolores qui flottaient au vent. On entendait des roulements sourds, des bruits de ferraille et de chaudronnerie, des coups de marteaux et par-dessus tout le tapage produit par le roulement de nombreuses voitures qu'on voyait courir çà et là sur les quais.

—C'est Bordeaux, me dit Vitalis.

Pour un enfant, élevé comme moi, qui n'avait vu jusque-là que les pauvres villages de la Creuse, ou les quelques petites villes que le hasard de la route nous avait fait rencontrer, c'était féerique.

Sans que j'eusse réfléchi, mes pieds s'arrêtèrent, je restai immobile, regardant devant moi, au loin auprès, tout à l'entour.

Mais bientôt mes yeux se fixèrent sur un point: la rivière et les navires qui la couvraient.

En effet, il se produisait là un mouvement confus qui m'intéressait d'autant plus fortement que je n'y comprenais absolument rien.

Des navires, leurs voiles déployées, descendaient la rivière légèrement inclinés sur un côté, d'autres la remontaient; il y en avait qui restaient immobiles comme des îles, et il y en avait aussi qui tournaient sur eux-mêmes sans qu'on vît ce qui les faisait tourner; enfin il y en avait encore qui, sans mâture, sans voilure, mais avec une cheminée qui déroulait dans le ciel des tourbillons de fumée, se mouvaient rapidement, allant en tous sens et laissant derrière eux, sur l'eau jaunâtre, des sillons d'écume blanche.

—C'est l'heure de la marée, me dit Vitalis, répondant sans que je l'eusse interrogé, à mon étonnement; il y a des navires qui arrivent de la pleine mer, après de longs voyages: ce sont ceux dont la peinture est salie et qui sont comme rouillés; il y en a d'autres qui quittent le port; ceux que tu vois au milieu de la rivière, tourner sur eux-mêmes, évitent sur leurs ancres de manière à présenter leur proue au flot montant. Ceux qui courent enveloppés dans les nuages de fumée sont des remorqueurs.

Que de mots étranges pour moi! que d'idées nouvelles!

Lorsque nous arrivâmes au pont qui fait communiquer la Bastide avec Bordeaux, Vitalis n'avait pas eu le temps de répondre à la centième partie des questions que je voulais lui adresser.

Jusque-là nous n'avions jamais fait long séjour dans les villes qui s'étaient trouvées sur notre passage, car les nécessités de notre spectacle nous obligeaient à changer chaque jour le lieu de nos représentations, afin d'avoir un public nouveau. Avec des comédiens tels que ceux qui composaient "la troupe de l'illustre signor Vitalis," le répertoire ne pouvait pas en effet être bien varié, et quand nous avions joué le *Domestique de M. Joli-Cœur*, la *Mort du général*, le *Triomphe du juste*, le *Malade purgé* et trois ou quatre autres pièces, c'était fini, nos acteurs avaient donné tout ce qu'ils pouvaient; il fallait ailleurs recommencer le *Malade purgé* ou le *Triomphe du juste* devant des spectateurs qui n'eussent pas vu ces pièces.

(*A Continuer.*)

Le SPRING HEEL est seulement porté; le soulier est une véritable sécurité pour l'enfant. L'Etoile Rouge.