L'Abeille de la Nouvelle-Orléans
Bureaux, No 73 rue de Chartres.
NOUVELLE-ORLEANS
VENDREDI 24 NOVEMBRE 1882.

Dentistes

C. E. KELLS & M. VIET,
CHIRURGIENS-DENTISTES
No 12 rue Dauphine immédiatement après la 2e porte en entrant, angle de la rue du Canal.
Opérations de tout genre dans le ressort de leur art.
Pose de palais artificiels.

G. P. MALONEY, D. D. S,
DENTISTE.
BUREAU ET RESIDENCE,
150........RUE DU CANAL........150
près Baronne.
Dentiste du couvent des dames Ursulines.
Travaux dentaires de tous genres à des prix raisonnables.
Extraction de dents sans douleur.
Marchand de tous articles de dentiste aux prix de fabrique. 25 août—

JOSEPH BAUER,
DENTISTE,
180 - - - Esplanade - - - 180
Près Remparts.
31mai—1an D Ma J

LE PLUS BEAU STOCK
—DE—
LUNETTES
—ET DE—
LORGNONS,
A des prix modérés, reçus récemment de France.
De Magnifiques Verres à Lunettes.
E. CLAUDEL.
Opticien,
96 rue du Canal, près Camp
20 fév—1an

BUREAU DE PRETS.
OTTO SCHWANER,
17.......RUE BARONNE.......17
ENTRE CANAL ET COMMUNE,
Près de la SALLE GRUNEWALD.

S. N.
PIKE'S
Magnolia
WHISKEY
Cincinnati
OHIO.

LE CLICHE CI-DESSUS EST LE MARQUE DU VERITABLE ET CELEBRE
PIKE'S MAGNOLIA WHISKEY
réputé par MM. W. W. JOHNSON & CO., Successeurs de S. N. Pike, Cincinnati, Ohio, qui en sont les seuls propriétaires.
Toutes les PREMIERES MAISONS de gros douces se vendent à la Nlle-Orléans.
déc 31—1 an

MANDEVILLE et COVINGTON.
Steamer de la Malle des Etats-Unis
NEW CAMELIA.
SERVICE D'HIVER.
A PARTIR DU 1er NOVEMBRE 1882
Le steamer partira de Milneburg, à l'arrivée du train quittant la gare de Mobile, au pied de la rue du Canal comme suit:
MARDI, à l'arrivée du train de Midi,
JEUDI, " de Midi,
SAMEDI, " de 3 P. M.
Retour, laissera Old Landing:
LUNDI........................5 A. M.
MERCREDI.....................7 A. M.
VENDREDI.....................7 A. M.
S'arrêtant à tous les points intermédiaires.
Prix, chaque voyage, $1.
Fret reçu tous les jours à la gare des marchandises du Louisville et Nashville Railroad, au pied de la rue Girod.
1er nov—

LIGNE COMMERCIALE FRANÇAISE
ENTRE LE HAVRE ET LA NOUVELLE-ORLEANS.
FLOTTE DE LA COMPAGNIE:

Dupuy-de-Lôme	3,578 Tx.	Rouen	3,578 Tx
Paris	3,578 Tx.	Bordeaux	3,578 Tx
Hâvre	3,578 Tx.	Marseille	3,578 Tx
Nantes	3,578 Tx.		

PARIS, partira pour le Hâvre vers le 20 novembre, et sera suivi par le ROUEN, entre le 20 et le 25 novembre.
Billets de passage [entrepont] de la Nouvelle-Orléans au Hâvre, $40.
Billets d'aller et retour [entrepont], valables pendant six mois, $68.
Ordres pour billets de passage [entrepont] du Hâvre à la Nouvelle-Orléans. $30, payable d'avance.
Enfants au-dessous de 12 ans, moitié prix.
A ces prix la Compagnie fournira aux passagers une bonne nourriture [avec vin ou café], lit, couvertures, etc., et les ustensiles pour les repas.
Les vapeurs de la ligne sont tous neufs, et sont construits d'une manière à assurer aux voyageurs la plus grande sûreté avec tout le confort possible.
Pour achats de billets, etc., s'adresser à
13 av— FORSTALL, ROSS & CLAYTON. 173 rue Commune.

FRANTZ & OPITZ,

Coin des rues Royale et Bienville,
Horlogers, Joailliers et Marchands de Montres
WALTHAM ET SUISSES.
Nous offrons aussi un assortiment choisi avec soin de Montres, Pendules françaises et américaines, de Diamants, de Bijouterie fine, d'Argenterie en argent massif et plaquée, des Ciseaux pour les dames, etc., etc.
Réparation de Pendules, de Montres et de Bijouterie.
Tous articles de Bijouterie faits sur commande. Diamants remontés selon les derniers genres.
N. B.—Il n'y a pas dans le magasin d'articles dorés, ni d'articles de qualité inférieure.
Célèbres Lorgnons d'Opéra de Lemaire.
1er sept—6m

PHARMACIE DUCONGE.
39........RUE DE CHARTRES........39
NOUVELLE-ORLEANS.
A. CARROUCHÉ,
SUCCESSEUR.
Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie, si favorablement connue, un assortiment complet de: MEDICAMENTS PATENTES, FRANÇAIS, ANGLAIS et AMERICAINS, ainsi que des DROGUES, PRODUITS CHIMIQUES, PEINTURES, PARFUMERIES, en un mot, tout ce qu'a généralement un établissement de premier ordre. M. Carrouché reçoit directement de Paris tous les médicaments patentés 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 soins et célérité.
Dépôt du Sirop pectoral balsamique de Ducongé.
Agence pour la vente du Wallen's Dysentery Remedy. 1er sept 82—1an

VAPEURS.

Pour Barcelone et Gènes.
Ligne Vidal de Barcelone.
Le magnifique steamer Espagnol ANA DE SALA, 1641 tonneaux, capitaine L. de Ojinaga partira de ce port pour Barcelone et Gènes vers la fin de janvier prochain.
Pour frêt ou passage, s'adresser à
S. V. FORNARIS & CO., 153, rue Commune.
21 nov—

Pour Barcelone, directement.
Ligne de steamers Vidal, de Barcelone
Le magnifique steamship Espagnol, VIDAL SALA, 1348 tonnes, Capitaine Lazuraga, partira pour Barcelone vers le 2 décembre.
Pour le reste du frêt ou passage, s'adresser à
S. V. FORNARIS & CO., 153 rue Commune.
19 nov—

Pour Barcelone directement.
Compagnie Barcelonaise Transatlantique.
Le magnifique steamship espagnol CRISTOBAL COLON—2677 tonnes, capitaine ZARAGOZA, partira pour Barcelone, vers le 9 décembre prochain.
Pour le reste du fret ou passage, s'adresser à
S. V. FORNARIS & CO, 153 rue Commune.
19nov—

LIGNE CROMWELL.
POUR NEW-YORK DIRECTEMENT.
Partant MERCREDI 29 nov à 8 h. A. M
Cette ligne se compose des steamers suivants—
KNICKERBOCKER, HUDSON,
LOUISIANA, NEW ORLEANS.
Le steamer
LOUISIANA,
Capt. Gager,
Partira de son quai, au pied de la rue Toulouse.
ASSURANCE PAR CETTE LIGNE 1[2 P. 010]
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 & CO
4 mai—1an Rue Carondelet No 41.

THE CROMWELL LINE.
FOR NEW-YORK DIRECT
To sail on WEDNESDAY, 29 nov. at 8 A.M.
This line is composed of the following steamships—
KNICKERBOCKER, HUDSON,
LOUISIANA, NEW ORLEANS.
The steamship
LOUISIANA,
Capt. Gager.
will leave her warf. foot of Toulouse street.
INSURANCE BY THIS LINE 1[2 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 & CO.
4 mai—1an 41 Carondelet street.

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. F Muse, Commis.
Se reliant, à Vicksburg à la ligne Parisot pour les rivières Yazoo, Talahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Cairo et St.-Louis.
Le capitaine se réserve le droit de passer tous les débarcadères qu'il jugera convenable.
Pour frêt 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—

Plaquemine.
Paquebot régulier, deux fois par semaine. Le bateau à vapeur de première classe
WHISPER,
J. A. COMSTOCK, capitaine.
GEO. M. WOODS, commis.
Départs, tous les Lundis soirs à cinq heures, et tous les Vendredis matins à 11 heures, prenant le fret et les passagers pour tous les atterrages de la côte jusqu'à Plaquemine.
Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à l'office de la ligne, sur la Levée, au pied de la rue Conti. 1er sept—3m

BODLEY BROTHERS
Ont l'assortiment le plus complet de wagons à cannes, charrettes à cannes à 3 et 4 mulets, charrettes à bœufs, do. pour logs, wagons à coton, charrettes à bagage, charrettes pour fermes, charrettes à riz, petites charrettes de toutes dimensions, rais, jantes, brancards, colliers de chevaux, matériaux pour voiture, graisse pour essieux, moyeux. Nous appelons l'attention sur nos essieux durcis, nos moyeux forgés à froid, et sur les ferrements extra fournis à nos charrettes et wagons, lesquels sont fabriqués dans nos propres usines, à Wheeling, W. Va., avec des matériaux supérieurs et par de très habiles ouvriers. Nous garantissons tout, ne craignons aucune concurrence et répondons aux plus fortes demandes.
Dépôt 61 rue Carondelet
2 mai 1882—1an

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:
LABRADOR, Jouola, mercredi, 22 novembre.
PEREIRE, Delaplane, mercredi, 29 novembre.
AMERIQUE, Santelli, mercredi, 6 décembre
Prix du passage pour le Hâvre.
Premiere cabine (vin compris)..$83 et $100
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
AD. SCHREIBER, 3½ rue Carondelet, Nouvelle-Orléans.
1 mai—

Ligne de Bordeaux.
COMPAGNIE BORDELAISE DE NAVIGATION A VAPEUR.
Les steamers de 1re classe de cette ligne partiront comme suit:
CHATEAU LAFITE, 4000 Tonneaux (neuf) vers le mercredi 15 novembre.
CHATEAU LEOVILLE 4000 Tonneaux (neuf) vers le mercredi 22 novembre
1re Chambre, $80. Entrepont $25
F. Le Boulanger, Funch, Edye & Co.,
46 Beaver Street, Ag't gen. pour passagers. | 27 South William St. Agents généraux.
Agent à la Nouvelle-Orléans,
L. A. FOURNIER, No 163 rue Gravier.
1er sout—1an

North German Lloyd.
STEAMERS ENTRE BREME ET LA NOUVELLE-ORLEANS, VIA HAVRE SOUTHAMPTON ET HAVANE.
Les steamships du NORTH GERMAN LLOYD reprendront leurs voyages réguliers comme suit:
De Brême — De la Nlle-Orléans
PRIX DU PASSAGE:
De Brême, Southampton ou 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
Les enfants au-dessous de 10 ans, moitié prix. 1 an, gratis.
N. B.—Notre agent pour le Texas, M. J. Waldo, à Houston, est autorisé à émettre des ordres pour passage d'entrepont aux taux suivants:
De Brême à Galveston $38 00
La compagnie se réserve le droit de changer la route des steamers, leur jour de départ et le prix du passage.
Des billets de passage de Brême, Southampton ou du Havre à la Nouvelle Orléans sont émis par les soussignés.
Pour plus de détails s'adresser à
ED. F. STOCKMEYER & Cie,
26 mai—1 an 42 rue de l'Union.

COMPAGNIE DE STEAMERS TRANSATLANTIQUES DE CATALOGNE
ENTRE LA NLLE-ORLEANS, BARCELONE ET GENES, VIA LA HAVANE.
Les magnifiques vapeurs de 1re classe de la Compagnie de steamers transatlantiques de Catalogne, feront un service mensuel entre la Nlle Orléans et les ports ci-dessus, de la manière suivante:
Départs de Barcelone:
Str. CASTILLA, 2300 tonneaux, vers le 15 sep
Str. JOSE BARO, 1600 tonneaux, vers le 15 oct
Str. SANTIAGO, 1700 tonneaux, vers le 15 nov
Pour Valencia, Malaga, Cadiz, Santa Cruz de Ténérife, Puerto Rico, la Havane et la Nouvelle Orléans.
Départs de la Nlle Orléans.
Str. CASTILLA, 2,300 tonneaux, vers le 18 oct
Str. JOSE BARO, 1600 tonneaux, vers le 18 nov
Str. SANTIAGO, 1700 tonneaux, vers le 18 déc
Ils feront ensuite successivement des voyages mensuels.
La compagnie se réserve le droit de changer la route des steamers, ou de toucher à d'autres ports en Espagne pour y débarquer des passagers.
Pour de plus amples informations, s'adresser à
G. CORRAL & CO., Agents,
57 rue de la Douane, N. O.
27 août—3m

LIGNE ANCHOR
—DE LA—
Méditerranée à la Nlle-Orléans,
Le beau vapeur
"SCANDINAVIA"
de la ligne Anchor, partira de la Méditerranée en destination de la Nouvelle-Orléans à la fin de ce mois. Les dates de ses départs sont; de Gênes, le 16; de Naples, le 20; de Palerme, le 24 courant. Il fera escale à Malaga s'il y trouve du fret.
Les importateurs feront bien de transmettre par le câble, sans délai, leurs ordres à leurs correspondants.
Un autre vapeur de la ligne suivra celui-ci peu de temps après.
Pour de plus amples renseignements, s'adresser à
MM. FORSTALL, ROSS & CLAYTON,
16sept— 173 rue de la Commune.

CHEMINS DE FER

Chemin de Fer Pontchartrain.
HEURES DE DEPART ET D'ARRIVEE.
MILNEBURG.
A partir de VENDREDI, 3 novembre, les trains partiront comme suit:
TOUS LES JOURS.

De la ville.	De Milneburg.
7:00 A. M.	6:30 A. M.
8:30 A. M.	7:50 A. M.
10:20 A. M.	9:15 A. M.
2:20 P. M.	11:10 A. M.
4:00 P. M.	1:50 P. M.
6:00 P. M.	3:00 P. M.
7:00 P. M.	4:30 P. M.
12:00 M.	6:30 P. M.

Les trains partiront de la gare de la rue du Canal.
Les heures sont celles de la ville.
16 mai— J. T. HARAHAN. Président

LA NOUVELLE LIGNE
Le Chemin de Fer du Texas et du Pacific
EST MAINTENANT OUVERT AU COMMERCE.
C'est la ligne directe de la NOUVELLE-ORLEANS au NORD, à l'EST, à l'OUEST et au CENTRE, du TEXAS, et à tous les points de l'Arizona, le Vieux et le Nouveau-Mexique et la Californie.
L'express direct part de la Nouvelle-Orléans à 10 heures 20 minutes du matin.
Le convoi d'agrément pour Baton Rouge part de la Nouvelle-Orléans à 4 heures 30 minutes de l'après-midi.
L'express direct arrive à la Nouvelle-Orléans à 3 heures de l'après-midi.
Le convoi d'agrément de Baton Rouge arrive à la Nouvelle Orléans à 11 heures du matin.
Le train express partant de la ville à 10:20 du matin ne va pas à Baton Rouge.
Pour l'achat des billets ou des renseignements de toute nature, s'adresser au No 47 de la rue St-Charles, coin Gravier; ou à la gare à l'extrémité de la rue Taulie.
A. S. GRAHAM, Agent au Dépt des Billets.
F. CHANDLER, Agent Général au Dépt des Passagers.
H. M. HOXIE, V. P. Directeur des Trafics.
31oct—

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ORLEANS, MOBILE ET ST LOUIS.
VOIE DIRECTE, ANCIENNE ET SURE
des chemins de fer de la Mobile, de l'Ohio et des Iron Mountains. C'est positivement la seule route sur laquelle il y ait des Chars-dortoirs, palais de Pullman, de la Nlle-Orléans, et faisant des jonctions à la gare de l'Union à St-Louis avec les trains venant de la Nouvelle-Orléans.
Des jonctions sont faites à la gare Union de St Louis par les trains allant directement à Omaha, Milwaukee, Burlington, San Francisco, Detroit, St Paul, Kansas City, Denver, Chicago, Rock Island, Minneapolis et aux Célèbres lieux de plaisance d'été du Michigan, Iowa, Wisconsin, Minnesota et à tous les points du grand Nord-Est.
Les trains de la côte du chemin de fer de Louisville et Nashville, nommé maintenant l'Express de St Louis, ont prolongé leur course jusqu'à Mobile, tout exprès dans le but de faire jonction avec les trains de la Mobile, de l'Ohio et des Iron Mountains, garantissant ainsi aux passagers certaines jonctions avec les trains allant à et venant de St Louis, de la Nouvelle-Orléans et de tous les points de l'Ouest.
Pour des mappes des tableaux de départs et des informations spéciales, s'adresser en personne ou par lettre à R. W. GILLESPIE, agent-général du département des passagers au Sud, bureau du chemin de fer de la Mobile, coin des rues St Charles et Commune Nlle-Orléans.
R. W. GILLESPIE, Agent-Général au Sud. Nlle-Orléans, Lne.
J. C. WALLER, Agent-Général du départ des passagers Mobile Ala.
14fév—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 MONTGOMERY, CINCINNATI, ST. LOUIS, ATLANTA, LYNCHBURG, ET WASHINGTON EN CHARS DORTOIRS.
TRAINS COMPLETS DE LA NOUVELLE-ORLEANS A LOUISVILLE

	Départ.	Arrivée.
Express	7:00 a. m.	9:42 p. m.
Côte accommodation	3:27 p. m.	9:02 a. m.
Malle rapide	6:00 p. m.	9:22 a. m.

UN SEUL CHANGEMENT DE CARS JUSQU'AUX VILLES DU NORD ET DE L'EST.
Des wagons de chasseurs sont ajoutés au train du samedi partant de la Nouvelle Orléans à 8:45 P. M. et revient en ville par le train de 7:15 P. M.
Bureau des billets, coin St Charles et Commune, J. W. SMITH, agent du ticket, où l'on peut s'assurer d'avance des places dans les sleeping cars.
De la Nlle-Orléans à à Bladon Springs, aller et retour $14 55.
JOHN KILKENY, assistant-agent-général pour les passagers.
J. H. SMITH, Agent pour les billets;
J. T. HARAHAN, Surintendant.
12 mai—

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAILROAD.
Shortest and Quickest Route to all Eastern Cities.
THROUGH WITHOUT CHANGE TO NASHVILLE LOUISVILLE, MONTGOMERY, CINCINNATI, ST. LOUIS, ATLANTA, LYNCHBURG AND WASHINGTON, IN SLEEPING COACHES.
ENTIRE TRAINS THROUGH FROM NEW-ORLEANS TO LOUISVILLE.

	Leave.	Arrive.
Express	7:00 a. m.	9:42 p. m.
Coast accomodation	3:27 p. m.	9:02 a. m.
Fast Mail	6:00 p. m.	9:22 a. m.

ONLY ONE CHANGE OF CARS TO NORTHERN AND EASTERN CITIES.
Hunting coaches will be attached to Saturday train leaving New Orleans at 8:45 P. M., returning at 7:15 P. M.
Drawing Room Cars attached to Coast train. Fare 25 cts each way.
Des chars-salons seront ajoutés aux trains d'agrément. Prix 25 cts par voyage.
Ticket office, corner St. Charles and Common streets, J. H. SMITH, Ticket Agent, where Sleeping Car accommodations may be secured in advance.
From New-Orleans to Bladon Springs and return $14 55.
JOHN KILKENY, Asst. Gen. Pass. Ag't.
J. M. SMITH, Ticket Agent,
J. T. HARAHAN, Superintendent,
12 mai—

Grande Route de Jackson,
Chicago, St. Louis & New Orleans R. R.
LIGNE "STANDARD GAUGE" ENTRE 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 2..8:00A.M	Malle No 2..7:00 A. M.
Malle No 3....5:30P.M	Expr No 3. 10:45A. M.

Nos 1, 2, 3 et 4 partent tous les jours.
Bureau des Billets, 22 rue du Camp, coin Commune.
A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
W. COLEMAN, Agent Gén. des Pass.
M. SHEAFE, Surintendant général.

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 trucks.
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 2 8:00 A. M	Mail No 1....7:00 A. M
Mail No 4....5:30 P. M	Express No 3 10:45A.M

Nos 1, 2, 3 and 4 run daily.
Ticket office, 22 Camp street, corner Common
A. D. SHELDON Ticket Agent.
J. W. COLEMAN, Acting Gen. Pass. Agent.
C. M. SHEAFE, General Superintendent

CHEMINS DE FER.

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 frêt 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 frêt, pour les points sur l'Atchafalaya et le Têche, au-delà de Morgan City, est retiré pour le moment. Des contrats spéciaux pour frêt 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 frêt 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'expédieront que par ce chemin de fer.
Afin que le frêt soit promptement expédié il doit être délivré avant 3 heures; le frêt reçu après cette heure partira par les trains suivants.
Billets "commutation"—500 milles pour $15.—Ces billets sont émis qu'en faveur des personnes à qui la compagnie juge convenable de les donner.
GEO. PANDELY, Surintendant.
Pour frêt et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magasin.
Il ne sera point reçu de frêt après 5 heures.
CHAS. A. WHITNEY & CO. Agents.
A la station Terrebonne le chemin se relie au chemin d'embranchement de Thibodaux, allant à Thibodaux et Houma.

Star and Crescent Route.
VOIE FERREE
—ENTRE—
La Nlle-Orléans et Houston,
—COMPOSEE—
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.

DEPARTS.	ARRIVEES.
Nlle Orléans à 42. M	A Houston 6:45 A. M
Houston .. 0.30 P. M.	Nlle-Orléans 4:25 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.,
17mai—1an Directeurs.

CHARTE.

ETAT DE LA LOUISIANE.
Ville de la Nlle Orléans.

Ce dix septième jour du mois d'octobre de l'an de N. S. mil huit cent quatre vingt-deux, et de l'indépendance des Etats-Unis d'Amérique le cent septième, pardevant moi, Théodule Buisson, notaire de la paroisse d'Orléans, ville de la Nlle Orléans, Etat de la Louisiane, dûment commissionné à cet effet, en présence des témoins ci après nommés ainsi que le soussigné, ont comparu personnellement les parties qui signent plus bas, lesquelles déclarent que, s'appuyant sur les dispositions des lois de l'Etat de la Louisiane, décrétées dans ce but, elles ont convenu, et par les présentes conviennent, en s'y engageant en leurs noms et aux noms de ceux qu'elles représentent, aussi bien qu'au nom des personnes qui pourront plus tard s'associer à elles et à leurs successeurs, de se constituer en corporation pour effectuer des assurances contre l'incendie et les risques de mer et de rivière, et d'autres assurances, en vertu des obligations, stipulations et règlements suivants, savoir:

ARTICLE PREMIER.

La dite corporation se fonde sous le nom et la désignation de "SOUTHERN INSURANCE COMPANY OF NEW ORLEANS," avec domicile dans la ville de la Nlle-Orléans. Elle commencera ses opérations dès qu'elle se sera conformée aux exigences de la loi. Sa durée sera de quatre-vingt-dix ans à partir de cette date, à moins qu'elle ne soit dissoute plus tôt de la manière prescrite ci-après. Pendant tout le temps de son existence, elle jouira du droit de succession; elle pourra passer des contrats, poursuivre et être poursuivie en justice, avoir un sceau en sa qualité de corporation, revêtir les actes du nom de l'Etat de la Louisiane et les faire précéder du nom de ladite corporation. Elle pourra posséder, recevoir, acheter, vendre et transférer de toute autre façon, en son nom, des biens mobiliers et immobiliers. Ses membres et ses agents administrateurs, directeurs et employés que ces besoins et ses intérêts exigeront. Elle décrètera tels règlements et sous règlements qu'elle jugera propres à la direction et à l'entente de ses affaires. Elle possédera tous les droits et tous les pouvoirs qui lui sont nécessaires pour mener à bien ses opérations. Son président, et en l'absence de ce dernier son secrétaire sera la personne à laquelle seront servies les assignations, notifications et autres pièces judiciaires adressées à la corporation.

ARTICLE DEUX.

Le but pour lequel la dite "Southern Insurance Company of New Orleans" est créée, et la nature des affaires qu'elle doit faire, sont indiqués ci-après:

1° Elle assurera contre les pertes ou dommages causés par le feu: les maisons de résidence, magasins, sucreries, presses à coton, et toutes autres bâtisses, de quelque nature qu'elles soient, aussi—meubles, marchandises et toutes autres propriétés quelconques.

2° Elle assurera les navires, bateaux à vapeur, marchandises, cargaisons, espèces, métaux précieux, commissions, profits, billets de banque, traites et autres créances, intérêts et primes sur navires, et opérera généralement toutes les assurances concernant les risques de mer, de terre et de transport.

La dite compagnie peut se faire réassurer contre tous les risques sur lesquels elle aura émis des assurances.

ARTICLE TROIS.

Le capital social de la compagnie est fixé à trois cent mille dollars, divisé en trois mille actions de cent dollars chacune, lesquelles seront payées de la manière prescrite par l'article six de cet acte.

La compagnie est autorisée à commencer ses opérations dès que le capital social aura été souscrit et les obligations de la loi remplies.

Le capital social de la compagnie peut être porté à une somme quelconque qui n'excédera pas un million de dollars, de la manière prescrite par l'article neuf de cet acte.

Aucun actionnaire ne sera responsable pour les contrats ou les fautes de cette corporation au delà de la balance qu'il devra encore sur les actions qu'il aura souscrites au capital social. Aucun vice de forme dans l'organisation de la compagnie ne pourra non plus frapper de nullité le présent acte d'incorporation, ni soumettre aucun actionnaire à une responsabilité pécuniaire dépassant le montant de la balance qu'il pourrait devoir encore à la compagnie sur ses actions.

ARTICLE QUATRE.

Tous les pouvoirs de la Compagnie seront exercés par un Conseil de Direction composé de douze membres au moins et de vingt-cinq membres au plus de la compagnie, lesquels seront élus au scrutin le premier lundi de décembre de chaque année. La première élection aura lieu le premier lundi de décembre 1883, à l'endroit que la Direction désignera dans les journaux de la ville de la Nlle-Orléans.

Avis de la dite élection sera donné quatorze jours auparavant au moins par avis publiés dans deux journaux de la dite ville. La dite Direction nommera trois membres de la Compagnie pour présider comme inspecteurs à la dite élection, et dans le cas où un de ces inspecteurs refuserait ou manquerait d'agir en cette qualité, le président pourra nommer un autre inspecteur pour le remplacer.

Nul ne pourra être directeur de la Compagnie à moins d'être, au moment de son élection, et tant que durera son mandat, le détenteur en son nom personnel, ou en qualité d'agent, ou au nom de la raison sociale dont il peut être membre, de cinq actions au moins du capital social de la Compagnie.

Cinq directeurs constitueront la majorité (quorum) nécessaire pour délibérer et agir, excepté dans le cas où il s'agira d'élire les officiers de la Compagnie, circonstance où il faudra une majorité absolue de tout le Conseil de Direction.

Le Conseil de Direction ainsi élu entrera en fonctions le premier lundi de février qui suivra l'élection, et exercera son mandat jusqu'à ce que ses successeurs aient été élus et soient reconnus en leur nouvelle qualité. Les membres recevant une pluralité des voix seront considérés comme élus et reconnus comme tels.

Dans le cas où l'élection n'aurait pas lieu au jour fixé à cet effet, le Président fera procéder à l'élection des jours après celui où elle aurait dû d'abord se faire, et en donnera avis au moyen d'annonces dans un journal ou plus, publié dans la ville de la Nouvelle-Orléans.

Le Conseil de Direction, chaque année, à sa première réunion, excepté celle où il sera procédé à l'organisation conformément à l'article cinq de cet acte, élira un président et un vice-président qui seront ex-officio membres de la Direction et qui rempliront leurs fonctions jusqu'à ce que leurs successeurs aient été élus et reconnus.

Le président devra présider toutes les réunions de la Direction et de la Compagnie signer les polices et diriger en général les affaires de la Compagnie sous la surveillance du Conseil de Direction. Quand le président sera absent, le vice-président le remplacera.

Le Conseil de Direction est revêtu de pleins pouvoirs pour rédiger et voter tels règlements et sous règlements qu'il croira nécessaires pour la bonne administration de la Compagnie et de ses affaires. Il est bien entendu que les dits règlements ne devront pas être contraires à l'esprit et à la lettre de cet acte d'incorporation ou aux lois de l'Etat. Ledit Conseil de Direction est en outre pleinement autorisé à procéder à tels autres actes qui pourront être nécessaires pour donner leur plein effet au but et aux fins que se propose la Compagnie. Il aura aussi le droit de remplir toutes les vacances qui se produiront dans son sein.

Chaque actionnaire, aux élections, aura, personnellement ou par procuration, droit à un suffrage par action du capital social qu'il possédera, jusqu'à concurrence de cinquante actions ou votes et pas davantage. Aucun actionnaire ne pourra voter sur des actions qui lui auraient été transférées dans les trois mois précédant la dite élection.

ARTICLE CINQ.

Le Bureau de la Compagnie se composera d'un président, d'un vice-président, d'un secrétaire et de tels autres officiers que le Conseil de Direction jugera nécessaires.

Dans le but d'organiser la Compagnie, Ernest Miltenberger en sera le président et H. Gally le vice-président; en outre, les personnes ci-après désignées composeront le premier Conseil de Direction. Tous exerceront leurs fonctions jusqu'à ce que leurs successeurs soient élus et reconnus; ils sont revêtus de tous les droits et pouvoirs qui en font partie, et pourront accomplir tous les actes, non stipulés dans la présente charte, qui seront nécessaires pour donner un plein effet aux fins de cette corporation.

Conseil de Direction.—MM.

Emile L Carrière,	Louis Bush,
J J Gidière,	G P Harrison,
B F Chambers,	D Fatjo,
Gilbert H Green,	H E Shropshire,
M Schwabacher,	J A Dufilho,
J A Lafaye,	J H Menge,
John T Moore, Jr,	P A Villermin,
Adolph Meyer,	George H Dunbar,
E L Forstall,	F G Ernst,
Joseph David,	J Hernsheim,
D A S Vaught,	R Beltran,
L Lacassagne	Henry Lehmann,
	Thos J Woodward.

ARTICLE SIX.

Les souscripteurs au capital social de cette compagnie paieront comptant dix pour cent, ou dix dollars par action, et, pour les 90 pour cent restant, ils donneront leurs billets ainsi échelonnés:

Quinze pour cent seront payés six mois après la date de l'organisation de la compagnie.

Vingt cinq pour cent seront payés dix-huit mois après la date de l'organisation de la compagnie.

Vingt-cinq pour cent seront payés vingt-quatre mois après l'organisation de la compagnie.

Vingt-cinq pour cent seront payés trente-six mois après l'organisation de la compagnie.

Pour les souscriptions précédentes, des reçus non transférables, signés par le président et par le secrétaire, seront livrés aux souscripteurs relatant le montant payé comptant et les billets remis à la compagnie. Ces reçus seront rendus à la compagnie quand les certificats d'action seront émis, comme il est pourvu dans cet acte.

Le non-paiement des billets, à leur échéance, entraînera la forfaiture de toutes les actions au profit de la Compagnie, avec tous les crédits, tous les intérêts et tous les bénéfices qui y sont attachés. Il est néanmoins bien entendu que les directeurs, à une assemblée régulière du Conseil, pourront au scrutin accorder pour les paiements ci-dessus tels délais qu'ils jugeront convenable.

Il ne sera émis aucun certificat d'action avant que la dite action ait été payée en plein, ni pour aucune somme au-dessous de cent dollars, et aucun transfert de moins d'une action pleine ne sera permis, si ce n'est avec l'agrément des directeurs et sur l'engagement pris par le concessionnaire d'assumer l'entière responsabilité résultant de la possession de la dite action.

Tout actionnaire pourra, quand il le voudra, payer comptant, en partie ou en totalité, le montant dû sur les actions qu'il possède, et il aura droit, dans ce cas, à l'intérêt au taux de six pour cent par an sur les paiements opérés par lui, à partir du jour où il les aura faits.

Tout transfert d'actions, pour être valide, doit être fait sur les livres de la Compagnie. Aucun actionnaire n'aura le droit de transférer ses actions avant qu'il ne soit acquitté envers la Compagnie de ses obligations échues. Si un actionnaire désire transférer ses actions avant d'en avoir opéré intégralement le paiement, il lui sera permis de le faire en substituant à ses obligations personnelles celles de l'acheteur, pourvu que la garantie ainsi substituée agrée au Conseil de Direction.

ARTICLE SEPT.

L'année fiscale de la compagnie expirera le 31 décembre. Dans le courant du mois de janvier de chaque année, il sera préparé un état annuel des affaires de la compagnie indiquant le montant des primes reçues sur les risques d'incendie, de rivière et de mer, le montant des primes sur les risques non terminés, les pertes payées sur les risques d'incendie, de rivière et de mer, établissant aussi le montant des pertes encourues par les différentes sortes de polices susmentionnées, ainsi que les différents montants de primes retournées, de réassurances, de réfaction, et tous les dépenses générales.

L'état annuel ci-dessus devra toujours établir le capital ou l'actif de la Compagnie spécifiant la partie du dit capital qui est en argent, la partie qui est en billets, et la partie qui est dans toute autre valeur quelconque, ainsi que le montant de celles-ci. Le serment du président et du secrétaire établira la sincérité de l'état de situation, lequel sera publié pendant un mois au moins dans deux journaux quotidiens de la ville de la Nlle-Orléans.

Les profits nets de la Compagnie, prélèvement fait des dépenses générales et de l'intérêt au taux de six pour cent par an sur le montant des actions payées à partir de la date de leur paiement, lequel intérêt sera servi tous les six mois, à savoir, le quatrième lundi de janvier et de juillet, seront à la fin de chaque année appliqués de la manière suivante:

Vingt-cinq pour cent seront retenus comme fonds de réserve au profit et pour la garantie du capital social.

Vingt-cinq pour cent seront divisés parmi les actionnaires comme dividende-argent sur les actions payées.

Cinquante pour cent seront divisés au prorata parmi tous les assurés sur le montant des primes payées au comptant, pendant l'année, sur les polices de [illegible]. Aucun dividende de moins de cinq dollars ne sera déclaré, et aucun dividende déclaré ne renfermera de partie fractionnaire de dollar. Les parties fractionnaires dont il s'agit seront portées au crédit du fonds de réserve.

Le fonds de réserve créé de la manière ci-dessus pourra de temps en temps être employé, s'il est nécessaire, à ramener l'actif de la compagnie à une valeur positive en argent, quand il ne sera pas ainsi employé il pourra être appliqué [illegible] que les autres fonds de la compagnie (excepté le capital social) auront été épuisés. Il sera toujours conservé comme une protection pour le capital social jusqu'à ce qu'il ait atteint le chiffre de [illegible], somme que [illegible] dernier montant [illegible] à la fin de l'année fiscale, et aucun surplus, sera divisé par le Conseil de Direction parmi les actionnaires comme dividende-argent.

Aucun dividende déclaré ne portera intérêt, et tout dividende qui n'aura pas été réclamé dans les trois années qui suivront la date de la déclaration, sera acquis à la compagnie et porté au crédit du fonds de réserve. [illegible] ne sera point [illegible] dividende [illegible] la publication de l'avis ci-dessus, la partie à qui revient le dit dividende sera [illegible] de publication.

Les dividendes déclarés seront payés en argent aux actionnaires ou à leurs représentants légaux; néanmoins aucun dividende ne sera payé à l'actionnaire qui sera le débiteur de la compagnie pour une obligation échue, de quelque nature qu'elle soit, dans ce dernier cas, le montant du dividende sera appliqué au paiement de la dite dette, jusqu'à ce que celle-ci soit intégralement soldée.

Quand il sera nécessaire d'appliquer une partie quelconque du capital social à la liquidation des pertes, il ne sera fait ni payé aucun dividende ou intérêt, jusqu'à ce que les pertes aient été comblées par les profits et bénéfices et que le capital social ait été ainsi reconstitué intégralement.

Toute personne qui se fera assurer dans cette Compagnie bénéficiera de tel escompte en argent que pourront fixer de temps en temps les directeurs; l'actionnaire qui profitera de cet escompte ne perdra pas son droit à la participation des gains de la compagnie, comme il est ci-dessus établi.

ARTICLE HUIT.

Le Conseil de Direction est autorisé à placer la moitié (pas davantage) du capital ou de l'actif de la Compagnie en prêts garantis par hypothèque sur des propriétés foncières non grevées, situées dans les paroisses d'Orléans et de Jefferson, Etat de la Louisiane, les dites propriétés hypothéquées devant, dans tous les cas, avoir le double de la valeur de la somme prêtée.

Le Conseil de Direction peut aussi placer l'excédant des profits de la compagnie en bons ou actions créés en vertu des lois des Etats-Unis ou de l'Etat de la Louisiane ou par des corporations de ce dernier Etat; il est également autorisé à prêter son excédant de profits contre la remise des valeurs, bons et actions ci-dessus, ou toute autre garantie valide, donnée en nantissement.

La compagnie peut posséder des immeubles pour une valeur n'excédant pas le quart du capital social ou de son actif, mais le Conseil de Direction peut acheter, en sus, toute propriété appartenant à un débiteur de la compagnie, s'il juge que l'intérêt de celle-ci le commande ou rende cet achat nécessaire pour conjurer une perte. Dans ces cas, la propriété achetée devra être vendue dans l'année qui suivra la date de l'acquisition ou aussitôt qu'il sera possible d'en obtenir un prix satisfaisant.

ARTICLE NEUF.

Les actionnaires de la Compagnie, à une réunion générale convoquée dans ce but après trente jours d'avis dans deux journaux, pourront introduire des changements, modifications ou dispositions nouvelles dans l'acte d'incorporation, ou dissoudre la compagnie avec l'assentiment de trois quarts du capital représenté à la dite réunion. Les changements, modifications, dispositions nouvelles, ou la dissolution, devront être enregistrés comme le requiert la loi.

ARTICLE DIX.

A l'expiration de cet acte d'incorporation, ou à la dissolution de la compagnie, ainsi qu'il est prévu dans l'article précédent les affaires de la dite compagnie seront liquidées, ses dettes et autres obligations payées, et le reliquat des fonds, s'il en existe, divisé au prorata parmi les actionnaires, sous la surveillance de trois commissaires que nommera le Conseil de Direction, et qui continueront à exercer leurs fonctions jusqu'à l'entière liquidation des affaires de la Compagnie. En cas de mort de l'un des commissaires ou de deux d'entre eux, la liquidation sera terminée par le survivant ou les survivants.

Fait et passé en mon bureau, à la Nlle-Orléans, aux jour, mois et année ci dessus, en la présence de MM. Anatole A. Ker et Frank L. Pace, témoins compétents, résidant en cette ville, qui apposent leurs noms à cet acte, conjointement avec les parties comparantes ainsi que moi, ledit notaire, après lecture en due forme de toute la teneur du dit acte.

Original signé:
EDM'D J. FORSTALL'S SONS,
BUSH & LEVERT,
BURKE & THOMPSON,
HARRISON & BETTISON,
HARTWELL & CHAMBERS,
JOHN T. MOORE, JR., & CO.,
SEARS & PRADOS,
GOMILA & CO,
A. LEHMANN & CO,
V. & A. MEYER & CO,
JAMES J. REISS,
J. & M. SCHWABACHER,
H. GALLY,
G. W. DUNBAR'S SONS,
KATZ & BARNETT,
DELVAILLE & LAPEYRE,
C. KOHN,
J. ALDIGE,
A. CARRIERE & SONS,
HENRY SAMORY,
R. BELTRAN,
S. HERNSHEIM & BRO,
WOODWARD & WIGHT,
LAFITTE & DUFILHO,
ANAT. A. KER,
F. L. PACE.
TH. BUISSON, Notaire.

Je, soussigné, annotateur des hypothèques en la paroisse d'Orléans, Etat de la Louisiane, certifie que l'acte d'incorporation ci-dessus de la "Southern Insurance Company of New Orleans," a été ce jour dûment enregistré à mon bureau, dans le livre 226, page 243.
Nouvelle-Orléans, 18 octobre 1882.
(Signé) GEO. GUINAULT, Député Annotateur.

Je certifie que ce qui précède est une copie vraie et correcte de l'original de l'acte d'incorporation de la "Southern Insurance Company of New Orleans" et du certificat qui y a été annexé et qui est enregistré dans mes archives.

En foi de quoi, j'appose ici ma signature et mon sceau officiel, ce 20e jour d'octobre de l'an de N. S. 1882.
TH. BUISSON, notaire.
23oct—5 fois en 30 jours—(4 dimanches)

ATHÉNÉE LOUISIANAIS.

CONCOURS LITTÉRAIRE DE 1882

L'Athénée réuni en séance régulière le 9 juin, a adopté les dispositions suivantes pour le concours de 1882.

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 15 juin jusqu'au 1er février 1883 inclusivement.

Les manuscrits ne seront plus reçus après le 1er février; 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 20 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 s'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 et artistique.

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 la médaille, ne pourra plus concourir jusqu'à nouvel ordre.

Les sujets choisis sont les suivants, et devront être traités en prose.

Pour les femmes:
De l'influence de la femme dans la famille.

Pour les hommes:
Nécessité des études élémentaires pour le choix d'une profession, d'un art ou d'un métier.

Les manuscrits seront adressés au secrétaire.

Le secrétaire perpétuel,
ALFRED MERCIER,
P. O. Box 1294.

ATHÉNÉE LOUISIANAIS.

Concours des écoliers des deux sexes, sous les auspices de l'Athénée Louisianais.

Prix à décerner—Deux médailles d'or offertes par un groupe de Français.

Nous croyons devoir rappeler au public que l'Athénée Louisianais désireux d'encourager les élèves des deux sexes qui apprennent le français, ouvre un concours où les deux meilleures compositions en cette langue vaudront à leurs auteurs une médaille d'or.

La distribution des prix aura lieu en séance publique, au milieu d'une fête artistique en même temps que littéraire, et, sous les yeux d'une nombreuse audience réunie pour assister au triomphe des jeunes lauréats.

Les élèves des écoles ou institutions de la ville et de la campagne, ainsi que les enfants qui reçoivent leur instruction chez leurs parents, sont invités à concourir.

Il y aura deux classes de concurrents dans l'une seront les garçons, dans l'autre les filles.

Chaque classe aura un sujet particulier à traiter.

La date du concours est fixée au SAMEDI, 9 décembre.

Les concurrents de l'un ou l'autre sexe devront être âgés de moins de dix-sept ans à la date fixée ci-dessus.

Le concours aura lieu dans les salles de l'Union française (ancienne Loge de la Parfaite Union) rue des Remparts, entre Dumaine et St-Philippe.

Les futurs concurrents sont priés de vouloir bien s'inscrire sur un registre placé dans le magasin de M. F. Tujague, rue de Chartres, 11.

LISTE DE NAVIRES
En partance pour la Nouvelle-Orléans

NEW-YORK.
Steamship New York, Quick..........parti 15 nov
Steamship Louisiana, Gager..........parti 18 nov
Steamship Chalmette, Read..........parti 18 nov
Steamship New Orleans, Halsey..........parti 22 nov
ROCKPORT, ME
Barque T E Richards, Thorndike..........partie 30 oct
PHILADELPHIE.
Goélette J S & L C Adams, ——..........partie 30 oct
Barque Joseph Baker, Smith..........expédié 10 nov
LIVERPOOL
Steamship Governor, Valiant..........parti 3 nov
Steamship Peruvian, McCoskey..........parti 8 nov
Steamship Eduardo, Echevarria..........expédié 27 oct
Steamship Leonora, Gartez..........parti 4 nov
Steamship Discoverer, Hughes..........parti 1 oct
Steamship Leverrier, Thompson..........parti 6 oct
Steamship Historian, Hughes, en chargement 28 sept
Navire Melmerby, Grose..........parti 15 nov
Navire Wm Tapscott, Hay..........parti 14 nov
Navire Thos Lord, Hall..........parti 13 nov
Barque Haydn, Andersen..........partie 25 oct
Barque St Julien, Fritz..........parti 27 oct
Barque Arabia, Robinson..........parti 31 oct
LONDRES.
Navire Eliza S Milligan, Tucker..........parti 3 oct
CARDIFF.
Steamship City of Lincoln, ——..........parti 31 oct
Steamship Leverrier, Thompson, en chargement 9 oct
NEWPORT.
Steamship Rossend Castle, Richards, expédié 1er nov
Steamship Diadem, Bethel..........parti 27 oct
Steamship Lambert, Tauner..........parti 18 oct
HULL
Steamship Antverpia, Vernia..........parti 29 oct
ROTTERDAM.
Barque Conquistatore, ——..........parti 5 oct
SHIELDS.
Steamship Ixia, ——..........parti 3 nov
Steamship Brancepeth, Waddell..........parti 13 nov
GIBRALTAR.
Steamship Royal Crown, Thompson, parti 3 nov
DUBLIN
Steamship Whickham, Scott..........parti 11 oct
Barque Ella, Spudenberg, en chargement 5 oct
HAVRE.
Steamship Flachat, Prado..........parti 18 nov
Steamship Rouen, Ruellan..........parti 28 oct
Navire Lizzie Moses, Sheer..........parti 16 oct
MARSEILLE.
Steamship Nantes, Coop..........parti 1er nov
Barque Simpson, Garguilo..........partie 11 sept
BORDEAUX.
Barque Leopold Le Marie, Lescalle..........partie 8 nov
Barque Roma, Gerolimich..........partie 18 oct
CHERBOURG
Barque Letizia, Cumo..........parti 18 oct
BREME.
Steamship Braunschweig, ——..........parti 1er nov
Navire Constantia, Kubike..........parti 10 oct
GENES.
Barque Simpson, Garguilo..........partie 7 sept
ANVERS
Steamship Schaldis, Percival..........parti 20 oct
Navire Nettie Murphy, ——..........parti 16 oct
Barque Lincoln, Gerolimich..........partie 23 sept
LISBONNE.
Steamship Schaldis, Percival..........parti 9 nov
Barque Jona, Ivancich..........partie 25 oct
Barque Zeliiro, Russo..........partie 15 oct
RIO DE JANEIRO.
Brick Fern, Jarta..........expédié 15 oct
Brick Rosella Smith, Gurus en chargement 15 oct
Barque Eos, Anderson, en chargement 15 oct
Goélette Hosanna, Andersen..........parti 26 août
Barque Falsin, Sandberg..........partie 12 oct
Barque Kragero, Halvorsen..........partie 8 oct
MONTEVIDEO.
Navire Angelita, ——..........parti 3 oct
YMUIDEN.
Steamship Nemesis..........parti 23 oct
SAGUA LA GRANDE.
Steamship Federico, ——..........parti 18 nov
SWANSEA.
Steamship Nemesis, ——..........parti 30 oct
VERA-CRUZ.
Steamship Bernard Hall, Walsee, parti 17 nov
FIUME.
Barque Theresa, Hasnadich..........partie 7 nov
HAVANE.
Steamship Jesmond, ——..........parti 20 nov

Liste complète des navires dans le Port de la Nlle-Orléans
Comprenant les noms des navires et de leurs capitaines, ceux des consignataires avec indication du tonnage, du mouillage et de la destination

STEAMERS.
Alava Esp 1277 Loiza pour Liverpool 27 1er dist Avendano Bro
Bothal Ang 1528 Straughan pour Reval 46 dist, A K Miller & co
Blagdon Ang 1339 Dunn pour la Russie 5e rue Silas Weeks & co
Clinton Am 1171 —— pour —— Alger, C A Whitney & co
City of Norfolk Am 853 Frahm pour —— Alger C A Whitney & co
E B Seaberry Am 286 Minot pour Veracruz Alger, Woodward & Wight
Flushing Ang 1350 Thomas pour Liverpool 43 1e dist, A B Ebenen & co
Gussie Am 998 Hill pour —— Alger, C A Whitney & co
Glendower Ang 1431 Williams pour Liverpool 40 1e dist Hall & Vaughan
Guillermo Esp 1163 Luzzaraga pour Liverpool 35 1e dist, L Ranger & co
Grassbrooke All —— Schwaner pour Brême 43 1e dist Forstall Ross & Clayton
I C Harris Am 545 Wertsch pour —— Alger, C A Whitney & co
Jose Baro Esp 1027 Rosetas pour Barcelone 26 3e dist, G Corral & co
Laleham Ang 1190 Mofit pour Liverpool 45 1e dist Hall & Vaughan
Margaret Am 508 —— pour —— 11 1er dist au capitaine
Morgan Am 737 Hill pour la Havane Alger, C A Whitney & co
Mateo Aura Ang 411 Morgan pour —— Alger, E Pilsbury Sons
Pawnee Ang 1167 Harrison pour le Havre 28 1er dist A K Miller & co
Rowland Ang 919 Cox pour Brême rue Washington, A K Miller & co
W G Hewes Am 671 Brown pour —— Alger, C A Whitney & co
Wanderer Am 266 Evans pour Belize 15 1er dist Macheca Bros
Yucatan Ang —— Watson pour Liverpool 20 1er dist T & G Forwood

NAVIRES
Friedrich All 1483 Breggermann pour Brême 36 3e dist A K Miller & co
La Marche Fr 1276 Tranchier pour le Havre 26 3e dist A K Miller & co
Scotia Am 1123 Spragu pour le Havre 1re rue A K Miller & co
Virginia Am 1010 Larrabee pour le Havre 3e rue, A K Miller & co

BARQUES
Alphonse et Marie No 2 Fr 651 Privat pour 1er dist, au capitaine
Cato Nor 343 Kruger pour Savone 31 1er dist Rout Oerlein
Domenico Lanata Ital 559 Farino pour Gênes 34 2e dist, A K Miller & co
Eskedal Nor 495 Knudsen pour 1 Europe Gretna, Heddenderf & co
Eugenia Esp 426 Gonzalez pour Barcelone 7e rue D Fatjo & co
Frisbard Ital 783 Waechter pour Brême 31 1er dist H F Stockmeyer & co
Curlin and Corrigan Am 350 Geralamo pour Gretna, A K Miller & co
Joshua Loring Am 443 Weeks pour la Havane 2e 3e dist, Norton & Bell
Romanoff Ang 1070 Preece pour Liverpool 39 1e dist Norton & Bell
Sesti Du rovecki Aut 559 Suher pour Malaga 35 3e dist, A K Miller & co

BRICKS.
Shepherdess Ang 275 Cook pour U Kingdom, Gretna, A K Miller & co

GOELETTES.
Anna D Mulford Am 518 Stephens pour Providence 18 1er dist E A Yorke
J G Whipple Am 85 Davidson pour —— 6e dist, Henry Otis
Jennie Wood Ang 20 Cerzens pour Cienfuegos 15 1er dist S Oteri & Bro
Jhno H Gould Am 83 Gauzence pour —— Gretna au capitaine
Jos P Macheca Am 114 Clark pour Utilla 15 1er dist, J P Macheca & co
Mathilde Krantz Am 751 Rich pour —— 16 2e dist, Norton & Bell
R B Leeke Am 66 Messina pour —— 15 1er dist G Grande
Turman L Mulford Am 559 Little pour —— 13 1er dist, Jos Kelly

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 station de Clay est le point central. C'est à 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 campagnes 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 lieu favori 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, du côté qui regarde le fleuve. L'une et l'autre traversent la rue du Camp sur la même voie, jusqu'à la rue Prytania pour s'y bifurquer, les cars de la ligne Prytania suivant la rue de ce nom jusqu'au dépôt établi dans la rue Toledano, 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 voie 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.
Au 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 du Camp sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Poeyfarre pour entrer 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 ilets de la statue de Clay; la 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 les expériences 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 Mississippi.
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 établi.

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 station de Clay par la rue du Canal.
Sur le parcours de la ligne de l'Esplanade, et près du Bayon, se trouvent les Fair Grounds où est le Jockey-Club 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 et 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.

[illegible] de Jackson
[illegible] le départ: Rue Annunciation, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue [illegible], rue Carondelet, Carondelet [illegible] jusqu'à l'Esplanade [illegible] Decatur, Decatur jusqu'à [illegible] Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. On peut prendre là 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, [illegible] Walk, la rue Dryades et la [illegible] [illegible] rue Royale [illegible]

FEUILLETON.

No 4 — Commencé le 21 novembre

L'AQUA-TOFANA

Par A. de Lauzières-Themines.

PREMIÈRE PARTIE.

Suite

La Barbara resta encore quelques moments dans son coin; puis, enhardie, elle entra à l'archevêché, monta rapidement au premier étage et présenta au domestique qui se tenait dans l'antichambre un petit papier plié en quatre, où elle avait tracé ces simples mots:

"La pénitente d'hier soir; urgence."

Après quelques difficultés soulevées par un excès de zèle, le valet se décida, en maugréant un peu, à remettre la missive au prélat.

—Faites entrer, fit Mgr Chigi, avec un léger mouvement de contrariété, motivé moins par la visite matinale que par le souvenir de celle qui la lui rendait.

—C'est encore moi, monseigneur, dit la Barbara d'un ton humble: que Votre Grandeur veuille bien me pardonner mon importunité. J'ose venir lui demander une dernière grâce.

—Parlez. Etes-vous toujours déterminée à entrer au couvent?

—Plus que jamais. C'est même dans ce but que je viens à vous, monseigneur. J'ai réuni tout ce qui me restait d'argent pour l'offrir en dot à la communauté où je compte aller passer le reste de mes jours. J'ai choisi le monastère des *Trente-Trois*, à Naples. On dit que la règle en est des plus austères; qu'une fois là-dedans, on y est comme enterrée, que les recluses n'ont plus la moindre communication avec le monde....

—C'est vrai! Vous quittez donc Palerme?

—Ce matin même.

—Ce matin! fit le prélat. Et un nuage obscurcit son front. Mais il se contint et demanda:

—En quoi mon ministère peut-il vous être utile?

—Si ce n'est pas trop abuser de la bonté de Votre Grandeur, je solliciterais d'elle un mot pour la supérieure du couvent. Inconnue à Naples, je pourrais rencontrer des difficultés, lorsque je me présenterai, pour être admise. Et, balbutia-t-elle toute honteuse, je n'oserais demander qu'on prit des renseignements sur mon compte.

Le prélat réfléchit un instant; puis il dit:

—Je ne puis vous refuser le moyen de réaliser votre bonne résolution, mais j'y mets une condition: la même à laquelle je vous ai donné l'absolution; vous prierez Dieu pour qu'il inspire le repentir à votre complice.

—Avec autant de ferveur que je le prierai pour mon salut éternel.

—Bien. Je vais vous donner ce que vous demandez.

L'archevêque écrivit la lettre, y apposa le sceau archiépiscopal et la remit à la Barbara sans la cacheter.

—Oh! mille fois merci! s'écria celle-ci. Puisse le ciel vous récompenser selon vos mérites! Puisse-t-il vous appeler au siège de saint Pierre.

Le prélat tressaillit; il n'était pas superstitieux, mais cette femme avait tout l'aspect d'une sorcière. Néanmoins, il parut ne pas avoir entendu le souhait. Et, revenant à l'idée qui l'obsédait, il demanda encore:

—C'est bien ce matin que vous partez?

—Oui, monseigneur, dans deux heures.

—Ne pouvez-vous pas remettre votre voyage?

—Impossible! fit la Barbara, effrayée. Non, je ne resterai pas un jour de plus dans cette ville. Il me tarde d'en être loin.

—Pourquoi donc?

—J'ai peur. Depuis la mort de ma pauvre enfant, je ne suis guère tranquille. Et puis, je ne sais, mais il me semble que des soupçons pèsent sur moi. J'ai hâte de partir.

—C'est donc dans cette crainte que vous quittez Palerme?

—Ce n'est pas seulement la ville que je quitte, c'est le monde. Si Palerme m'offrait un couvent aussi austère que celui des *Trente trois*, à Naples, je m'y enfermerais, puisqu'un couvent pareil, c'est la tombe.

—Soit! Il est probable alors que vous ferez la traversée sur le même navire que moi. Je passerai par Naples pour retourner à Rome. Retenez bien ceci: à partir du moment que vous franchirez le seuil de ce palais, vous ne me connaissez plus. Le confesseur a oublié sa pénitente de hasard; le prélat oublie sa recommandée. C'est entendu, n'est ce pas? Vous voudrez bien vous en souvenir.

—Je n'aurai garde de transgresser les ordres de Votre Grandeur.

—Adieu donc et que le ciel ait pitié de votre âme!

La Barbara s'inclina devant l'archevêque; elle allait lui prendre la main pour la porter à ses lèvres, mais cette fois, l'homme l'emportant sur le prêtre, Mgr Chigi ne put surmonter la répugnance que cette femme, même repentante, lui inspirait. Il n'eut pas l'air de voir le mouvement de la Sicilienne et, levant le bras, lui indiqua la porte d'un geste impérieux.

—Allez, allez! répéta-t-il, et adieu!

La Barbara baissa la tête et sortit.

De l'archevêché elle s'en fut de nouveau chez elle, prit un petit sac de serge dans lequel elle avait mis un peu de linge, l'assujettit avec une courroie et le passa à son bras; puis, continuant toujours son chemin, elle alla à la Questure demander l'autorisation nécessaire pour s'embarquer. Il lui suffit de glisser une pièce d'or dans la main du scribe chargé des expéditions, qui la fit signer sans difficulté par le préposé aux départs.

Elle serra le papier et se dit:

—Je n'ai plus rien à faire à Palerme. Le navire ne lèvera l'ancre que dans une heure; je m'en vais à bord; j'aime mieux attendre là qu'ici.

Depuis qu'elle avait résolu de partir, une peur inexplicable la talonnait.

Comme elle sortait de l'hôtel de la Questure, un homme y pénétrait, qui tressaillit en l'apercevant.

—Tiens, tiens, se dit-il; la sorcière de l'impasse. Que diable vient-elle faire ici? Je le saurai.

Et voyant qu'elle s'éloignait, il lui emboîta le pas.

Ils marchèrent ainsi jusqu'à la Marine. Le *rat* la vit enfin s'arrêter sur la jetée et s'adresser à un batelier. Il hâta le marche et put arriver assez à temps pour l'entendre demander au matelot du môle s'il voulait la mener dans sa yole à bord du brigantin.

—Diable! diable! fit l'homme, je n'ai pas de temps à perdre; elle va filer! Vite, à mon rapport.

Et partant comme une flèche, il retourna à la Questure.

Là il se fit annoncer au premier secrétaire du gouverneur, au chevalier Girgenti, délégué spécialement à la police de la ville.

—Si Votre Seigneurie ne se hâte pas, dit-il, l'oiseau nocturne va nicher ailleurs.

Et il raconta rapidement tout ce qu'il avait vu depuis la veille au soir jusqu'au moment où la femme était allée au môle.

Le chevalier Girgenti l'avait écouté avec des froncements de sourcils qui n'étaient pas de bon présage.

—Quelle est cette maison de l'impasse? demanda-t-il.

—Une masure mystérieuse, qui ne dit rien qui vaille. Elle suinte le crime. Je me suis renseigné ce matin chez un vieux tisserand du quartier. Il paraît que c'est là que demeure le père de cette femme. Encore un oiseau de mauvais augure: le hibou et la chouette.

—C'est tout ce que tu as su apprendre? Ce n'est guère.

—Dame! je n'ai commencé qu'hier.

—J'irai plus vite en besogne. Le nid d'abord. Quant à celle que tu appelles la chouette, je vais m'arranger de façon à ce qu'elle ne s'envole pas.

Et il appela deux de ses agents subalternes.

—Toi, dit-il au *rat*, tu accompagneras monsieur,—et il désigna l'un des deux agents.—Il va prendre avec lui deux arquebusiers et inspecter la maison. Vous, ajouta-t-il à l'autre agent, vous vous rendrez immédiatement à bord du *Sacramento*, le brigantin qui va mettre à la voile, et vous ramènerez la femme qui vient d'y monter. Voici le signalement que je viens de recevoir: "Quarante ans environ; grande, maigre, teint cuivré, vêtue de noir, un sac pendu au bras." Pas de bruit, pas de scandale et faites diligence. Il vous suffira de dire au capitaine que vous exécutez mes ordres. Allez!

Le *rat* eut bientôt mené l'agent et les deux arquebusiers à l'impasse de la *Fornace*. Mais quelle ne fut pas sa surprise en la trouvant barrée par une foule compacte et brayante. Une colonne de fumée noire, épaisse, montonneuse sortait de l'unique fenêtre de la maison où il avait vu entrer la Barbara. Des langues de feu s'y mêlaient qui léchaient les murs et dépassaient la toiture. Aux croisées des rares constructions borgnes de l'impasse, des femmes, des enfants regardaient l'incendie, vociférant, levant les bras au ciel, invoquant tous les saints du paradis. En bas, sur les portes, devant les masures, des hommes apparaissaient, disparaissaient, traînant des matelas, poussant devant eux de vieux meubles, prêts à déménager au cas où l'incendie menacerait leurs propres habitations.

Les arquebusiers se furent bien vite frayé un passage à travers la foule; ils s'approchèrent autant que possible de la maisonnette qui brûlait, toujours suivis de l'agent, précédés du *rat*. Cependant force leur fut de s'arrêter à quelques pas de la porte. Le feu, après avoir couvé assez longtemps à l'intérieur, avait fait éclater le plafond; le vent, s'engouffrant dans la chambre qui était le foyer de l'incendie, raviva la flamme, et bientôt la bâtisse tout entière en fût enveloppée. Des flammèches tourbillonnaient dans l'air avec des fragments de papier noirci et zébraient de vives lueurs le nuage épais qui s'échappait de la fenêtre.

L'agent expédia l'un des soldats au poste le plus proche, pour y requérir des hommes de bonne volonté, afin de circonscrire l'incendie et de l'empêcher de gagner les constructions voisines.

Comme l'on délibérait, en pure perte, sur le moyen de se rendre maître du feu, un craquement épouvantable se fit entendre qui amena une débandade générale. C'était le toit de la maison, que les poutres carbonisées ne soutenaient plus, et qui s'abîmait en faisant jaillir une immense gerbe de flamme et de fumée. Presque au même moment, le sol de l'étage sur lequel s'ouvrait la fenêtre, s'effondra sous le poids des tuiles et des gravats qui venaient de s'y précipiter, et toute la masure ne fut plus qu'un brasier incandescent.

En ce moment, l'arquebusier, qui était allé chercher du secours, revenait suivi d'une escouade d'hommes d'armes traînant derrière eux des charrettes avec des tonnes d'eau.

—Je n'ai plus rien à faire ici, dit l'agent, rentrons à la Questure. Cette bicoque ne devait pas être habitée, et, l'eût-elle été, on ne trouverait plus dans cet amas de ruines que des cadavres carbonisés.

Il laissa là les arquebusiers pour contenir la foule et veiller à l'ordre, et s'en revint auprès du chevalier Girgenti.

On voit que le soin pris par la Barbara de détruire l'arsenal maudit avait été superflu. Mais, pouvait-elle se douter de la sinistre résolution du vieillard?

Suivons maintenant l'autre employé, celui qui avait été chargé de ramener la fugitive.

Une fois sur la jetée, il avait hélé un batelier.

—Holà! toi; mène-moi à bord du brigantin.

—Je ne puis vous prendre dans ma barque. Je suis là pour transporter les bagages de Mgr l'archevêque.

—Où sont-ils, ces bagages?

—Les voici qui arrivent.

On vit, en effet, une voiture chargée de caisses déboucher du môle.

Le roulier, aidé du batelier, eut bientôt descendu les caisses dans la yole. En même temps, un magnifique carrosse s'arrêta sur le quai. Le chanoine don Placido en descendit le premier et offrit la main à Mgr Chigi, qui, à son tour, mit pied à terre.

Une chaloupe au pavillon du Saint-Siège, montée par huit rameurs, et ayant à l'arrière de riches coussins de velours violet à franges d'or, attendait le prélat au débarcadère.

—Le chanoine proposa à Mgr Chigi de le conduire à bord, mais le prélat le remercia et n'accepta pas. Don Placido lui avait plus d'une fois dit qu'il craignait la mer; son hôte s'en était souvenu.

Les deux ecclésiastiques se dirent une dernière fois adieu, et la chaloupe fila comme une mouette vers le brigantin.

Don Placido resta sur la jetée, suivant du regard le mouvement régulier et cadencé des rameurs. Il tenait à ne pas quitter la plage avant que le bâtiment eût levé l'ancre. C'était une dernière marque de déférence qu'il voulait avoir pour le prélat.

—Prends-moi avec tes bagages et appelle un de tes camarades, dit l'agent au batelier.

—Allez à l'autre bout de la jetée, vous en trouverez tant que vous voulez.

—Pas d'observations. Ordre de la Questure!

A ces mots redoutés, le batelier s'excusa, et s'aidant de la gaffe pour approcher du rivage, le bateau déjà chargé, il dit à l'agent:

—Il fallait s'expliquer. Est-ce que je savais, moi? Descendez et arrangez-vous comme vous pourrez.

—Ne t'inquiète pas de moi, et file vite.

Le batelier fit force de rames; le brigantin d'ailleurs n'était pas loin. On y arriva quelques minutes après l'archevêque.

L'agent grimpa lestement à bord et demanda à parler au capitaine.

—Vous avez une femme ici?

—Une femme! balbutia le capitaine troublé et ne sachant pas à qui il avait affaire. Ah!... la femme du cuisinier du bord.

—Non, une femme qui vient de monter il n'y a pas un quart d'heure, dit l'agent en appuyant sur les mots avec intention.

Le capitaine respira. Pris au dépourvu, il avait failli se trahir.

—Ah! oui, fit-il en souriant; il n'y en a qu'une parmi les passagers. Pas moyen de se tromper.... J'avais cru que vous vouliez parler du personnel du bord.... Mais, pourquoi cette question? Qui êtes-vous?

—Il faut que cette femme me suive. Ordre de la Questure.

Et ouvrant son [illegible] laissa voir son [illegible]

—Fort bien. La voilà sur ce banc, près du mât. Depuis qu'elle est à bord, elle n'a pas bougé de là.

—Oui, c'est bien elle, dit l'agent en apercevant la Barbara

—Elle n'a pas l'air heureux, fit remarquer le capitaine.

—Possible. A-t-elle exhibé la feuille de départ?

—Et parfaitement en règle, répondit le marin, un peu piqué à cette question.

—Soit; le reste me regarde.

—A votre aise! dit le marin, et il lui tourna le dos.

—C'est vous qui êtes montée, il y a un quart d'heure, à bord? demanda l'agent à la Barbara qui se tenait dans son coin, absorbée, immobile, les yeux baissés.

La Sicilienne eut un soubresaut comme si elle avait été brusquement réveillée. Elle leva un regard effaré sur le questionneur.

—Pourquoi? dit-elle en tremblant; que me voulez-vous?

—Il faut me suivre. Ordre de la Questure.

—Mais j'en viens, de la Questure. J'ai mon permis d'embarquement.

—L'ordre est formel. Toute résistance serait inutile.

—C'est impossible, le brigantin partirait sans moi avant qu'on ait compris qu'il y a eu erreur.

—Voyons, ne m'obligez pas à employer la force.

—Par pitié! laissez moi partir, je vous en supplie.... Dans quelques minutes on va lever l'ancre. Si vous aviez tardé un quart d'heure, le brigantin serait en marche....

—Pas tant de bavardage, où je serai contraint de recourir à des moyens violents.

—Eh bien, non! je ne bougerai pas! s'écria la Sicilienne avec l'énergie du désespoir.

Elle ne voyait qu'un homme devant elle. Elle se croyait soutenue par le capitaine, souverain sur son navire et par les marins du bord.

—Soit, dit froidement l'agent. Je vais vous faire attacher et descendre comme un paquet dans le bateau. Le capitaine [illegible] Mgr Chigi traversait lentement le pont pour aller demander un renseignement au capitaine. Il entendit cette voix qui ne lui était pas inconnue et se retourna. La Barbara l'aperçut, et pour que le prélat comprît sa situation:

—Vous voulez m'emmener de force, cria-t-elle à l'agent; je dois me rendre à Naples. Pourquoi m'arrêter?

Mgr Chigi entendit, mais ne broncha pas.

La Sicilienne lui adressa un regard suppliant. L'archevêque y répondit en fixant sur elle ses yeux sévères et poursuivit son chemin.

La promesse qu'elle avait faite au prélat et ce silence glacial qui parut la lui rappeler, firent évanouir chez la Barbara l'espoir, un instant conçu, qu'il intercéderait en sa faveur.

—Finissons-en! s'écria l'agent en saisissant le bras de la malheureuse.

—Je vous suis, fit-elle en fondant en larmes, sans renoncer à l'idée de fléchir cet homme et de se faire relâcher.

—A la bonne heure! il eût mieux valu commencer par là.

Et il l'aida à redescendre dans le canot.

—A terre et vivement! cria l'agent au batelier, lequel, aidé des hommes de bord, venait de faire transporter les effets de monseigneur sur le brigantin.

La Sicilienne essaya pendant le court trajet, de toucher par ses prières l'employé. Elle se pencha à son oreille et lui promit de l'or. Ce fut en vain. Non pas que l'agent fût incorruptible; mais il avait mis le capitaine dans le secret; il n'était plus possible de reculer, sous peine de compromettre sa position, et même sa liberté.

Quelques minutes après ils étaient au débarcadère.

(*A continuer.*)