L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureaux No 73, rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,
MERCREDI, 26 OCTOBRE 1881.

Dentistes

FREDERIC SAHUQUE & FILS ont l'honneur d'annoncer à leur nombreuse clientèle qu'ils ont transféré leur domicile, rue Royale 111, en face de l'Hôtel St-Louis. 2oct—1de—Dim.Mer.Ven.

C. E. KELLS & M. VIET,

CHIRURGIENS-DENTISTES

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

AVIS.

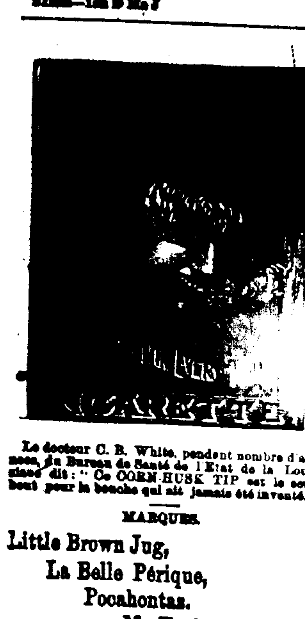
Le Dr GEORGE P. MALONEY informe ses patients et ses nombreux amis et clients qu'il n'a pas de succursale en cette ville, mais qu'ils peuvent le trouver à toute heure à son quartier-général qu'il occupe depuis nombre d'années.

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 faits en peu de temps, je me suis assuré les services d'un des professeurs les plus compétents dans la profession au Sud, pour m'aider. [illegible]

GEORGE P. MALONEY, D. D. S.
Nlle-Orléans, salons, 150 rue du Canal, entre Baronne et Dauphine. 12 sept—1a

JOSEPH BAUER,

DENTISTE,
130 - - - Esplanade - - - 130
Près Rampart.
31mai—1an D Me J



Le docteur C. R. 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.
BOYER & ADAMS, Fabricants,
79 & 81 rue Gravier, Nlle-Orléans.
31 juil—

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. E. 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. R. Mortimer,	John M. Parker
Reuben G. Bush	George Martin,
Edward Nalle,	Harry L. Fisk,
W. W. Swain,	J. J. Re'on,
A. H. Steward,	Lucien Deléry,
U. Marinoni,	Louis Prados,
Chas. H. Dolsen,	Charles Newman,
R. P. Grigsby,	S. C. Coulon,
Wm A. Phelps,	John Calder,
Ferd. Marks,	Wm. R. Lyman,
R. H. Adams	16 juil—1 an VsO.

BODLEY BROTHERS

Ont l'assortiment le plus complet de wagons à cannes, charrettes à cannes à 2 et 4 mulets, charrettes à boeufs, etc., pour lugs, wagons à coton, charrettes à bagasse, 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 en [illegible] durs, nos moyeux forgés à froid et tous les essieux [illegible] 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 leur, ne craignons aucune concurrence et répondons aux plus fortes demandes.

Dépôt 18 et 20 rue Union.
2sept 1881—1an

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

LE CLICHÉ CI-DESSUS EST LE MARQUE DU VERITABLE ET CELEBRE

PIKE'S MAGNOLIA WHISKEY

déposé 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 et épiceries se vendent à la Nlle-Orléans. — déc 20 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, Jouclа, mercredi, 26 octobre.
AMERIQUE, Santelli, mercredi, 2 nov.

Prix du passage pour le Havre.
Première cabine (vin compris)..$100 et $120
Deuxième classe.........................$60

[illegible]

Entrepont, $26, avec aménagement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles.

Pour fret et passage, s'adresser à
L. GRAND, Agent
Gallier Court, lettre K.
Nouvelle-Orléans.
1mai—1an

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. Lehuby
LE CHATELIER.........Lepeudrix
ALEXANDRE BIXIO.........Prade
FOURNEL.........Ruscelin

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 K. Cour Gallier.

Pour Gênes directement.

Le vapeur transatlantique italien
ATLANTICO,
Capt. Goggino.

Ayant de magnifiques aménagements, partira pour le dit port vers le 1er novembre prochain.

Pour restant de fret et prix du passage, s'adresser à
GILBERT H. GREEN & CO.,
18 oct—13f 180 rue Commune.

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 commenceront leur service régulier l'automne prochain, comme suit:

	Pour Brême.	Pour Nlle-Orléans
Kronprinz	23 oct. direct.	Vers le—
Hohenzollern	5 oct.	Vers le—
Salier	26 oct.	Vers le—
Kronprinz	16 nov.	Vers le—
Hohenzollern	14 déc.	Vers le—

PRIX DU PASSAGE:

De Brême, Southampton ou le Havre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre...$150 | Entrepont...$36.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Havre ou Brême:
Chambre...$150 | Entrepont...$45.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre...$60 | Entrepont...$15.

Pour les enfants au-dessous de 10 ans, moitié prix.
Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

N.B.—Moyennant pour le Texas, M. J. Walde, à Houston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions ci-contre:
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 départ, ainsi que les prix de passage.

Les consignés 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. SCHMIDT & CO., Agents,
12 mai—1a No. 42 de la rue de Perdido

LIGNE CROMWELL.

POUR NEW-YORK DIRECTEMENT.
Partant MERCREDI, 26 oct, à 8 h. A. M.

Cette ligne se compose des steamers suivants—
KNICKERBOCKER, HUDSON,
LOUISIANA, NEW ORLEANS.

Le steamer
HUDSON,
Capt. H. R. Freeman,

Partira de son quai, au pied de la rue Toulouse.
ASSURANCE PAR CETTE LIGNE 1½ P.Cet.
Passage -Cabine..........$40
Entrepont..........20

Cette ligne prend du fret et donne des connaissements pour Liverpool, Brême et le Havre.

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, Oct. 26 at 8 A. M.

This line is composed of the following steamships—
KNICKERBOCKER, HUDSON,
LOUISIANA, NEW ORLEANS.

The steamship
HUDSON,
H. R. Freeman, commandant,

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............ 3,944,258 22

Excédent pour les porteurs de polices............$ 7,165,367 9

Pertes par l'incendie de Chicago, en 1871............ $3,239,091
Pertes par l'incendie de Boston, en 1872............ 1,429,799

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 et qui place la Compagnie sur un pied d'égalité avec les compagnies locales, opérant en vertu de chartes concédées 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 & Lallande.
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.

DEPARTS. | ARRIVÉES.
Nlle-Orléans à (midi) 12 | A Houston 6:50 A. M
Houston ..10.30 P. M. | Nlle-Orléans 6:25 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, 33 HEURES. Billets à vendre et chars dortoirs à retenir tous les jours au bureau, au coin des rues Magazine et Natchez.

C. A. WHITNEY & CIE.,
11mai—1an Directeurs.

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 accomodation	3:32 p. m.	9:12 a. m.
Malle rapide	5:00 p. m.	10:03 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,
12 mai—1a Surintendant.

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 Accomodation	3:32 p. m.	9:12 a m.
Fast Mail	5:00 p. m.	10:03 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,
12 mai—1a Superintendent.

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.

Les convois partiront du pied de la rue du Canal à 4:27 a. m.; 9:32 a. m.; 1 p. m.; 4:03 p. m.; 6 p. m.

Ils partiront de Milnebourg à 5:02 a. m.; 8:15 a. m.; 11:00 a. m.; 3:22 p. m.; 5:12 p. m.; 7:12 p. m.

Le train partant de Milnebourg à 5:02 a. m., va seulement jusqu'à la jonction Pontchartrain. Au retour il quitte la jonction Pontchartrain à 6:00 a. m.

Les départs se feront d'après les heures de la ville.

17 fév—1a 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 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 1..7:40 A.M	Mail No 2...7:15 A. M.
Mail No 3....5:00 P. M	Express No 4. 11:15 A.M
Mixed No 13..12:00 M	Mixed No 14..9:00 P.M

Nos 1, 2, 3 and 4 run daily—Nos 13 and 14 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. 7:40A.M	Malle No 2..7:15 A. M.
Malle No 3....5:00P.M	Expr No 4. 11:15 A. M.
Mixed No 13..12:00 M	Mixed No 14. 9:00 P.M.

Nos 1, 2, 3 et 4 partent tous les jours—Nos 13 et 14 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, Agt'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 la Tèche, au-delà de Morgan City, est réduit pour le moment. Des contrats spéciaux pour fret sur marchandises expédiées pour ces points devront être faits, avant l'expédition avec The ... 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 ce 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 3 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.

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—1m

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,
13juin— Artiste Photographe—109 rue du Canal, N. O.

PHARMACIE DUCONGE.

30 ——— RUE DE CHARTRES ——— 30
NOUVELLE-ORLEANS.

A. CARROUCHE,

SUCCESSEUR.

Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie et favorable ment connue un assortiment complet de: MEDICAMENTS PATENTES FRANCAIS, ANGLAIS et AMERICAINS, ainsi que de DROGUES, PRODUITS CHIMIQUES, PEINTURES, PARFUMERIES, en un mot, tout ce qui 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 exactitude. Dépôt du Sirop pectoral balsamique de Duconge.

Agence pour la vente du Willcox's Discovery Remedy. 1 sept 81—1 an

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, Cairo et St. Louis.

Le capitaine se réserve le droit de passer tous les débarcadères qu'il jugera convenable.

S'adresser au capitaine à bord ou à JOHN JAMES, 106 rue Commune.

On signe des connaissements pour les stations sur le Vicksburg, Shreveport and Pacific Rail Road au même taux que pour les 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)

ASSUMPTION
P. A. Chariot, capt. M. H. Landry, commis,
partira comme ci-dessus, descendant le côte chaque MERCREDI, VENDREDI et DIMANCHE au point du jour.

Pour fret ou passage s'adresser à bord, ou à R. RIVET, No 106 rue Decatur.
20 oct—

Ligne semi-hebdomadaire indépendante de la côte, Donaldsonville Lafourche et Laurel Valley.

Part tous les MARDIS et SAMEDIS, à 5 P. M., faisant des atterrissages tout le long de la côte (les mardis allant jusqu'à Laurel Valley. Le beau bateau à vapeur

STE-MARIE.
MAX BLANCHARD, maître.
J. P. McELROY, commis.

Part régulièrement comme il est indiqué plus haut. Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à W. R. GREATHOUSE, 104 rue Commune
19 oct—3m

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 de mercredi et dimanche..........2 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,
27 oct— 39 rue Carondelet.

Santé c'est Fortune!

Traitement du Dr. E. C. WEST pour les nerfs et le cerveau: un spécifique pour l'Hystérie, la Torpeur, les Convulsions, les Migraines nerveuses, Affaiblissement des facultés intellectuelles, Perte de mémoire, Spermatorrhée, Impotence, Emissions involontaires, Vieillesse prématurée causée par un excès de travail, Abus de soi-même, Excès qui amènent à la misère, la débilité et à la mort. Une boîte guérira tous les cas récents. Chaque boîte contient le traitement d'un mois. Une piastre la boîte et six boîtes pour cinq piastres, envoi franco par la malle payé à la réception du prix. Nous garantissons la cure de tout cas par l'usage de six boîtes. A chaque personne nous transmettant une commande pour six boîtes, faisant accompagner cette commande de la somme de cinq piastres, nous enverrons une garantie écrite de lui rembourser l'argent si le traitement ne réussit pas en la cure promise. Garanties données par F. FREDERICKSON, droguiste en gros et au détail, 129 rue du Canal, Nlle-Orléans, Lne. Les ordres transmis par la malle seront promptement exécutés.

2 avril 1an—Dim.Mar.Jeu

COMPAGNIE D'ASSURANCES —DES— Factors & Traders.

49......RUE CARONDELET......49

Capital payé - - - - - $1,000,000

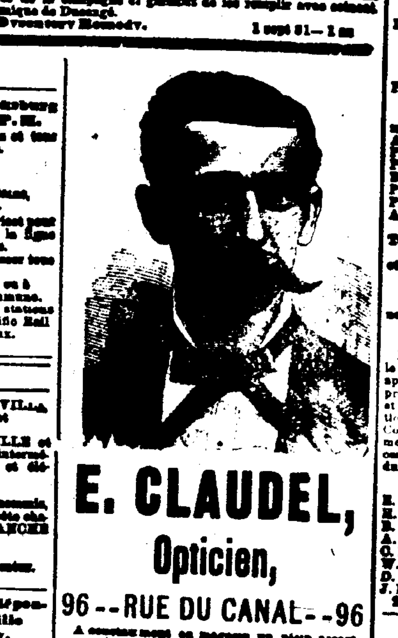
ED. A. PALFREY.........Président
JOHN CHAFFE.........Vice-Président
THOMAS F. WALKER.........Secrétaire

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,	R. T. Buckner,
Charles Chaffe,	Henry Abraham,
A. T. Janin,	Charles E. Black,
	William A. Gwyn.

1er sept—1a



E. CLAUDEL, Opticien,

96--RUE DU CANAL--96

A constamment en magasin un plein assortiment d'articles d'optique. Le meilleur Pebble en cristal de Roche et autres verres à lunettes, jumelles d'opéra, jumelles de marine et de campagne, lunettes à longue vue; Hydromètres, saccharomètres (pèse sirop), pèse vin de canne, Pipettes; C. C. Mètres; batteries électriques et galvaniques; thermomètres (toutes sortes) baromètres; balances et chaînes d'ingénieur, instruments pour dessin; papier pour dessiner et tracer, etc

Lunettes et binocles scientifiquement adaptés aux défauts de la vue.

Attention particulière est donnée aux lunettes et aux binocles pour qu'ils conviennent au physionomie, ce qui assure une application et un usage facile.

Toujours en magasin, des thermomètres à sucre de tous les genres, fabriqués et régardés sur commande

Tous les instruments dans cette ligne d'affaires réparés avec soin et promptitude.

Catalogues illustrés contenant des notices utiles sur la vue, envoyés gratuitement à toute adresse indiquée. doct—

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

PRETS D'ARGENT.

Les personnes désirant emprunter de l'argent sur des DIAMANTS, MONTRES, BIJOUTERIE de tout genre, PIANOS, MEUBLES, GLACES, etc., etc., trouveront avantageux de s'adresser au "HART'S LOAN OFFICE", rue Baronne, 43, vis-à-vis du Bureau de la Compagnie du Gaz, le plus vieil établissement de ce genre en ville, fondé depuis 1838. Possédant de vastes capitaux, le propriétaire peut garder les gages en sa main les déclarer forfaits et offre des avantages spéciaux dans les cas de prêts en cadence. 9 jan—1an

LA MERVEILLE DU MONDE: Le Destructeur de Vermine

DU PROF. HERMAN,

Renommé dans le monde entier,

qui est reconnu comme étant bien supérieur à tout ce qui a été découvert jusqu'ici pour tuer les rats, les souris, les insectes sur les volailles, les fourmis, punaises, blattes, bêtes noires, puces sur les chiens, rouilles et insectes sur les plantes, mites dans les fourrures, tiques ou galles sur les moutons, chèvres, bestiaux, etc. Il a été fait un usage avec grand succès de cette composition contre les insectes qui attaquent les plantes.

A VENDRE, UN PAQUET POUR 25c, OU SIX POUR $1.25.

La poudre est libre de toute odeur désagréable et se conserve dans tout climat. On peut la répandre partout sans danger; elle ne fait de mal ni aux chats ni aux chiens, qui d'ailleurs ne la mangent pas. La façon d'en faire usage est indiquée sur les paquets.

Cette découverte a valu au prof. Herman une médaille d'argent aux expositions entre colonies à Victoria, en Australie. Fabrique Gravel Lane, Houndsditch, Londres, Angleterre.

F. FREDERICKSON,

Importateur et marchand de drogues en gros et au détail, 129 rue du Canal, Maison Touro, Nlle-Orléans, seul agent en Louisiane.
1er déc—1an

ANT. CARRIERE, CHAS. J. CARRIERE
R. L. CARRIERE,

A. Carrière & Sons

Négociants-Commissionnaires,
No. 31½ RUE CARONDELET.

Avances libérales sur consignations à nos amis de Liverpool, le Havre et Bordeaux.

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.
19juil.—1an. Nlle Orléans.

ASSURANCES.

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		39,923 00
		$461,654 81
Risques non échus, 1880	$98,351 00	
Primes remboursées	14,598 54	
		112,949 54
Primes nettes		$408,205 27
A déduire: Pertes, etc, payées durant la même période—Sur les risques d'incendie	$44,307 66	
Sur les risques de rivières	79,836 77	
Sur les risques maritimes	29,169 21	
		$153,403 64
Réserve pour les pertes non-ajustées et non acquittées		31,200
		$184,603 6
A ajouter—Réassurances	$62,464 45	
Dépenses	32,000 00	
Bureau des Assureurs	5,810 26	
Taxes	5,592 25	
Loyers	2,000 00	
		$112,867 96
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
		$328,238 23
Profits nets annuels		$79,967 04

La compagnie possède les valeurs ci-après énumérées, estimées aux taux du marché:

Actions et Bons	$381,560 12
Prêts et Hypothèques	22,519 00
Prêts sur nantissements	36,510 40
Billets à recevoir	5,968 07
Propriété foncière	55,000 00
Primes en voie de perception	33,590 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.

R. J. Hart	Julius Weis,	Ashton Phelps,
H. Renshaw	R. G. Hamilton,	D. Fatjo,
R. Rouse,	J. C. Morris,	T. L. Airey,
A. Baldwin,	James I. Day,	R. E. Craig,
C. Macready,	Theo. Simms,	Sam'l L. Boyd,
W. B. Schmidt,	Chas. Roberts,	J. G. Gaines,
D. A. Chaffraix,	J. A. Blanc,	J. S. Flower,
J. L. Harris,	E. Newman,	

26 janv—1an

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 36	
Return premiums	16,909 96	
Reinsurances	29,501 41	
		$149,012 63
Net earned premiums		$311,467
Add—Interest, salvage and rents	$41,406 50	
Contingent	15,679 65	
		$57,086 1[illegible]
		$368,554 11
Deduct—Fire losses	$54,526 07	
Marine losses	51,498 74	
Inland losses	17,917 81	
		$122,942 62
Rebate and commission	56,057 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	36,380 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	220,000 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	42,850 00	
Notes, loan on call secured by available securities	22,000 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 33	
		$715,496 00

LIABILITIES.

Capital stock	$500,000 00
Reinsurance reserve	102,601 36
Unclaimed Dividends	2,856 50
Dividends of December 31, 1880	25,000 00
Surplus	85,041 32
	$715,496 08

The above statement is a true and correct transcript from the books of the company.

J. W. HINCKS, Secretary.
J. TUYES, President.

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 ALDIGE,	H. GALLY,
THEO. BRIERRE,	CHAS. LAFITTE,
W. A. BELL,	PIERRE POUTZ,
ANT. CARRIERE,	A. SCHREIBER,
CHAS. T. DUGAZON,	CHAS. E. SCHMIDT
D. FATJO,	JULES TUYES

14 jan—1an

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle des Marchands de la Nlle-Orléans.

No. 104 rue du Canal.

Vingt-Septième Etat Annuel.

Conformément aux dispositions de sa charte, la compagnie publie l'exposé suivant:

Primes reçues pendant l'année échue le 31 mai 1881, y compris les primes non acquises de l'année précédente—

Risques de feu	$365,530 92	
Risques maritimes	26,455 71	
Risques de rivières	26,518 80	
Total des primes	$318,505 43	
Moins primes non acquises	84,003 00	
Primes nettes 31 mai 1881		$234,502 43

PERTES PAYEES—

Sur risques de feu	$54,282 80	
Sur risques maritimes	5,182 37	
Sur risques de rivières	6,931 58	
Taxes et dépenses, moins intérêt	25,233 97	
Réassurances et primes remboursées	16,943 41	108,574 08
Profits		$125,928 40

La compagnie a l'actif suivant:

Propriétés foncières	$238,9899
Bons de ville ($42,650)	12,000 00
Actions de banques, de chemins de fer et autres	71,687 13
Billets garantis par hypothèques ou nantissement	145,853 63
1442 actions de la compagnie des Water Works de la Nlle-Orléans	46,215 00
Billets à recevoir	59,803 55
Primes en voie de collection	36,225 28
Scrip de ville ($6,379 39)	2,000 00
Jugements sur billets hypothécaires	7,300 00
Argent en caisse	78,571 72
	$687,546 23

L'exposé ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.

P. FOURCHY, Président.
G. W. NOTT, Secrétaire.

Etat de la Louisiane, Paroisse d'Orléans, Ville de la Nlle-Orléans.

Signé et assermenté devant moi ce 11ème jour de juin 1881.

MICHEL V. DEJEAN, Notaire.

A une réunion du Conseil de Direction tenue ce 11 juin 1881, il a été résolu de déclarer un dividende en argent de 25 pour cent sur les primes nettes participantes pour l'année échue le 31 mai 1881 payable le troisième lundi de juillet prochain.

Dix pour cent d'intérêt sur le fond capital pour l'année expirant le 31 mai 1881, sont payables sur demande.

DIRECTEURS.

P. Maspero,	J. J. Fernandez,
Paul Fourchy,	John Geddes,
John B. Lallande,	D. Fatjo,
Edward Toby,	D. A. Chaffraix,
M. W. Smith,	Chas. Lafitte,
	R. W. Taylor.

12juin—

Compagnie d'Assurance du Peuple de la Nouvelle-Orléans.

BUREAU, No 10 rue CARONDELET

DIXIEME ETAT DE SITUATION ANNUEL.

Conformément aux prescriptions de sa Charte la Compagnie publie l'exposé suivant:

Primes reçues durant l'année expirant le 30 juin 1881:

Sur risques d'incendie	$71,839 48	
Sur risques de rivières	9,236 06	
Sur risques maritimes	8,525 59	
		$89,631 09
A ajouter, primes non échues 1880		16,455 86
Primes brutes reçues		$106,106 95
Moins primes non échues	$17,773 44	
Moins primes remises et cancellations	2,597 33	20,375 77
Primes nettes		$87,731 18
Pertes, etc, payées pendant la même Période: Sur risques d'incendie	$24,673 14	
Sur risques de rivières	3,833 88	
Sur risques maritimes	2,116 47	
Réassurance	2,961 56	
Loyer	1,200 00	
Impressions et annonces	325 94	
Taxes	2,063 10	
Escompte	12,384 33	
Bureau des Réassureurs	1,784 62	
Dépenses, etc., moins l'intérêt	3,964 55	
		$55,349 62
Profits nets		$32,381 56
Réserve pour pertes non acquittées	$1,728 40	
5 pour cent, dividende payé en janvier 1881	5,000 00	
5 pour cent, dividende dû maintenant	5 000 00	
Surplus	20,653 16	
	$32,381 56	

La Compagnie possède l'actif suivant:

Comptant	$30,261 32
Primes en voie de perception	11,772 85
Actions de banques et autres	51,554 91
Propriétés foncières	32,254 31
Billets garantis par nantissements	7,795 68
Billets garantis par hypothèques	11,258 91
Billets reçus à courtes échéances	5,966 85
Meubles de bureau	1,175 42
Actif total	$152,040 76

L'exposé ci-dessus est une copie vraie et exacte des livres de la Compagnie.

ERNEST PRAGST, Président
M. POPOVICH, Vice-Président,
P. M. SCHNEIDAU, Secrétaire.

Assermenté et signé pardevant moi, à la Nouvelle-Orléans, ce 13me jour de juillet 1881.

JOHN BENDERNAGEL, notaire.

Nouvelle-Orléans 12 juillet 1881.

A une réunion du Conseil des Directeurs, tenue ce jour, il a été résolu à l'unanimité de déclarer un second dividende semi-annuel de 5 pour cent, au 30 juin 1881, payable sur demande, faisant dix pour cent par an sur le fonds capital de la Compagnie et un dividende additionnel de cinq pour cent, à tous les assureurs sur leurs primes de participation, en outre de l'escompte de quinze pour cent, déjà reçu par les assureurs sur leurs primes brutes, payable à partir du 1er août 1881.

P. M. SCHNEIDAU, Secrétaire.

—Directeurs—

E. PRAGST,	A. WALZ,
M. POPOVICH,	F. AUFMKOLK,
B. SALOY,	WM. FAGAN,
M. ABASCAL,	H. SCHROEDER,
D. HUGHES,	J. SAMBOLA,
A. D. FINLEY,	A. HABER,
THEO. L. SUGG,	S. M. MILLER,
GEO. AUER,	GEO. ELLIS,
F. SANCHO,	J. H. MENGE,
P. THORMAEHLEN,	M. MANN,
P. E. SARRAZIN,	A. XIQUES,
PETER BLAISE,	B. CAMPIGLIO,
	H. SEIBEL.

14 juillet—

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 36	
Primes remboursées	16,909 96	
Réassurances	29,501 41	$149,012 63
Primes nettes		$311,467 96
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	$54,526 07	
Pertes maritimes	51,498 74	
Pertes de rivières	17,917 81	123,942 62
Réduction (rebate et commissions		56,057 26
Contributions charitables		1,191 78
Taxes d'Etat, de ville licenses		7,333 96
Bureau des assureurs corps de sauvetage et Babcock		6,607 16
Dépenses générales, frais de bureau et d'agence		36,380 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	220,000 00
Propriétés foncières, 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 gages réalisables	42,850 00
Billets, prêts sur demande, garantis par des gages réalisables	22,000 00
Billets pour primes	16,527 38
Bons du 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 33—$715,496 00

PASSIF.

Capital	$500,000 00
Réserve pour réassurances	102,601 36
Dividendes non réclamés	2,856 50
Dividende du 31 décembre 1880	25,000 00
Surplus	85,041 32—$715,496 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 la présent avis, qu'après un examen minutieux, l'évaluation du dit actif, comme il est spécifié ci-dessus, est vraie et correcte.

ANT. CARRIERE,
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 CARRIERE,	A. SCHREIBER,
CHAS. T. DUGAZON,	CHAS E. SCHMIDT
D. FATJO,	JULES TUYES.

14 ja—1an

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	$365,530 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 97	
Reinsurance and return premiums	16,943 41	
		108,574 08
Profit		$125,928 40

The Company has the following Assets:

Real Estate (market value)	$238,989 93
City Bonds ($42,650)	12,000 00
Bank, railroad and other Stocks	71,687 13
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	36,225 28
City Time ($6,379 39)	2,000 00
Judgments	7,300 00
Cash on hand	78,571 72
	$687,546 23

The above Statement is a true, 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. B. LALLANDE,	D. FATJO,
EDWARD TOBY,	D. A. CHAFFRAIX
M. W. SMITH,	CHS. LAFITTE,
	R. W. TAYLOR.

16 juin—

INJECTION & POUDRE-TISANE du Dr BIENAIMÉ

[illegible]

LISTE DE NAVIRES.

En partance pour la Nouvelle-Orléans.

NEW-YORK.

Steamship Louisiana, Gager.........parti 22 oct
Steamship Morgan City, Adams.........parti 22 oct
Steamship New York, Quick.........parti 19 oct
Barque Stephen G Hart, Pr...., en chargement 8 oct

BOSTON.

Navire Swallow, Duncan.....en chargement 1 oct

ROCKPORT, ME

Barque Hattie G McFarlane, ——.....partie 10 oct

BANGOR, MAINE

Navire Scotia, Oliver, ...en chargement 10 oct

LIVERPOOL

Steamship Pawnee, Harden.........parti 8 oct
Steamship Asturiano, Echevaria,...parti 28 sept
Navire Cypress, Walker.........parti 8 oct
Navire Empire of Peace, Saudison...parti 18 oct
Navire Dreadnought, Walker.........parti 8 oct
Navire Friga, Colcord.........expédié 21 sept
Navire Wm Tapscott, Eay, en chargement 20 sept
Navire Charles, Mackerson.........parti 30 sept

LONDRES.

Navire Aneroid, Gardner.........expédié 30 oct

ROTTERDAM.

Barque Cosmogne Gaistola, Lovina, partie 2 sept

HULL.

Barque Silvia, Maltade.........partie 5 oct

GREENOCK.

Navire Mount Pleasant, Walloce, ...parti 6 oct

CORK.

Navire Shelburne, Crosby,.........parti 28 sept

NEWCASTLE

Barque Phison, Ossulich.........partie 15 sept

GEESTEMUNDE.

Barque Favorita, Petera.........partie 16 sept

PLYMOUTH.

Barque Charlie Baker, Hilton,.....partie 28 sept

LIVOURNE.

Barque Brothers German, Renici,...parti 2 sept

HAVRE

Navire Ile Marthe, Franchemer,.....parti 13 sept
Navire Annie Bingay, Walker.....parti 25 juillet
Barque Kathinka, Resside.........partie 19 oct
Barque Roma Gerolimich.........partie 12 sept

BORDEAUX.

Barque Rosa, Zara,.........partie 1er oct
Barque Peruvienne, Lefeste.........partie 16 sept

MARSEILLE.

Navire Ontario, Marker.........parti 30 sept
Barque Viga, Lincoln.........partie 15 oct
Barque Vera, Linder.........partie 28 sept
Barque Onia, Mosher....en chargement 15 sept

DUNQUERQUE.

Barque Pontida, Rolla,.........partie 18 sept
Barque Carrie Delap, Porter,.........partie 5 sept

CADIZ.

Barque C P Dixon, Keene.........partie 21 sept

ROUEN.

Barque Mary E Chapman, Wyman, expédié 26 sept

CETTE.

Barque Robus, Ivancich,.........partie 7 oc
Barque Redina,.........partie 10 oct

GENES.

Steamship Atlantic, Gaggina,.......parti 12 sept
Navire Dora, Premuda,.........parti 14 sept
Barque Forteri, Russo,.........partie 19 juillet
Barque Nuevo Mondo, Marasso, en chargement 4 sept

MALAGA.

Barque Abraham Lincoln, ——,.....partie 19 oct

BARCELONE

Steamship Flachat, Lehury,.........partie 27 sep
Barque Arendal, Thorsen.........partie 15 sept
Barque Bergheld, Amundsen,.........partie 12 sept

ALGER.

Navire Islay, Hopeland,.........parti 4 sept

BREME.

Steamship Hohenzollern, Benton,.....parti 5 oct
Navire Glenning, Dinsmore.........parti 7 oct
Navire Lkdia Skolfield, Miller, ...parti 4 oct
Navire Constantia, Kuelkan, ...parti 20 sept
Barque D J Watjen, Dettien,.........partie 10 sept

ANVERS

Navire Mabel Taylor, Goudey,.......parti 10 oct
Navire Kinburn, Tooker.........parti 28 sept
Navire John Bunyan, Sproule,.......parti 29 sept
Navire Tecumseh, Hilton,.........parti 21 sept
Barque Hiperion, Zer,.........partie 11 sept

TABLE BAY.

Barque Reina First, Tarmassich,...partie 17 sept

MONTEVIDEO.

Barque Giuseppe, Tarrabochia.......parti 27 sept

ILE RUATAN.

Goelette Carrie Walker, Webb en chargement 22 sept

RIO DE JANEIRO.

Navire Caledonia, Potter.........parti 15 sept
Barque Nancy Ro t, Hamberg.........partie 22 sept
Barque Antoine de Abreude, Gomes...expéd. 23 sept

CAP ANNE

Barque Constante Zach.........partie 30 sept

KINGSTON, JE

Steamship Bernard Hall, via Vera Cruz, parti 10 oct

ATHÉNÉE LOUISIANAIS

A 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 [illegible] 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 sera 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 qui des mentions honorables auront été décernées.

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 une médaille, ne pourra plus concourir jusqu'à vol 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.

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 à Claiborne, Claiborne à Perdido, Perdido à Carroll et Poydras, Poydras à Fulton, Fulton à Canal.

FEUILLETON.

No. 4 29 août 1881.

SANS FAMILLE.

—PAR—

HECTOR MALOT.

Elle me disait qu'elle avait été prévenue de la mort de son homme, et que peu de temps auparavant elle avait reçu de celui-ci une lettre qu'elle m'envoyait, pensant qu'elle pouvait m'être utile, puisqu'elle contenait des renseignements sur ma famille.

—Vite, vite, s'écria Mattia, lisons la lettre de Barberin.

Ce fut la main tremblante et le cœur serré que j'ouvris cette lettre:

"Ma chère femme,

"Je suis à l'hôpital, si malade que je crois que je ne me relèverai pas. Si j'en avais la force, je te dirais comment le mal m'est arrivé; mais ça ne servirait à rien; il vaut mieux aller au plus pressé. C'est donc pour te dire que si je n'en réchappe pas, tu devras écrire à Greth and Galley, Green-square, Lincoln's-Inn, à Londres; ce sont des gens de loi chargés de retrouver Remi. Tu leur diras que seule tu peux leur donner des nouvelles de l'enfant, et tu auras soin de te faire bien payer ces nouvelles; il faut que cet argent te fasse vivre heureuse dans ta vieillesse. Tu sauras ce que Remi est devenu en écrivant à un nommé Acquin, ancien jardinier, maintenant détenu à la prison de Clichy à Paris. Fais écrire toutes tes lettres par M. le curé, car dans cette affaire il ne faut se fier à personne. N'entreprends rien avant de savoir si je suis mort.

"Je t'embrasse une dernière fois.
"BARBERIN."

Je n'avais pas lu le dernier mot de cette lettre que Mattia se leva en faisant un saut.

—En avant pour Londres! cria-t-il.

J'étais tellement surpris de ce que je venais de lire, que je regardai Mattia sans bien comprendre ce qu'il disait.

—Puisque la lettre de Barberin dit que ce sont des gens de loi anglais qui sont chargés de te retrouver, continua-t-il, cela signifie, n'est-ce pas, que tes parents sont Anglais.

—Mais....

—Cela t'ennuie, d'être Anglais?

—J'aurais voulu être du même pays que Lise et les enfants.

—Moi j'aurais voulu que tu fusses Italien.

—Si je suis Anglais, je serai du même pays qu'Arthur et madame Milligan.

—Comment, si tu es Anglais! mais cela est certain; si tes parents étaient Français ils ne chargeraient point, n'est ce pas, des gens de loi anglais de rechercher en France l'enfant qu'ils ont perdu. Puisque tu es Anglais, il faut aller en Angleterre. C'est le meilleur moyen de te rapprocher de tes parents.

—Si j'écrivais à ces gens de loi?

—Pourquoi faire? On s'entend bien mieux en parlant qu'en écrivant. Quand nous sommes arrivés à Paris, nous avions 17 francs; nous avons fait un jour 14 francs de recette, puis 11, puis 9, cela donne 51 francs, sur quoi nous avons dépensé 8 francs; il nous reste donc 43 francs, c'est plus qu'il en faut pour aller à Londres; on s'embarque à Boulogne sur des bateaux qui vous portent à Londres, et cela ne coûte pas cher.

—Tu n'es pas été à Londres?

—Tu sais bien que non; seulement nous avions au cirque Gassot deux clowns qui étaient Anglais, ils m'ont souvent parlé de Londres et ils m'ont aussi appris bien des mots anglais pour que nous puissions parler ensemble sans que la mère Gassot, qui était curieuse comme une chouette, entendît ce que nous disions; lui en avons-nous baragouiné des sottises anglaises en pleine figure sans qu'elle pût se fâcher. Je te conduirai à Londres.

—Moi aussi, j'ai appris l'anglais avec Vitalis.

—Oui, mais depuis trois ans tu as dû l'oublier, tandis que moi je le sais encore: tu verras. Et puis ce n'est pas seulement parce que je pourrais te servir que j'ai envie d'aller avec toi à Londres, et pour être franc, il faut que je te dise que j'ai encore une autre raison.

—Laquelle?

—Si tes parents venaient te chercher à Paris, ils pourraient très-bien ne pas vouloir m'emmener avec toi, tandis que quand je serai en Angleterre ils ne pourront pas me renvoyer.

Une pareille supposition me paraissait blessante pour mes parents, mais enfin il était possible, à la rigueur, qu'elle fût raisonnable; n'eût-elle qu'une chance de se réaliser, c'était assez de cette chance unique pour que je dusse accepter l'idée de partir tout de suite pour Londres avec Mattia.

—Partons, lui dis-je.

—Tu veux bien?

En deux minutes nos sacs furent bouclés et nous descendîmes prêts à partir. Quand elle nous vit ainsi équipés, la maîtresse d'hôtel poussa les hauts cris:

—Le jeune monsieur,—c'était moi le monsieur,—n'attendait donc pas ses parents? cela serait bien plus sage; et puis les parents verraient comme le jeune monsieur avait été bien soigné.

Mais ce n'était pas cette éloquence qui pouvait me retenir: après avoir payé notre nuit, je me dirigeai vers la rue où Mattia et Capi m'attendaient.

—Mais votre adresse? dit la vieille.

Au fait il était peut-être sage de laisser mon adresse, je l'écrivis sur son livre.

—A Londres! s'écria-t-elle, deux jeunesses à Londres! par les grands chemins! sur la mer!

Avant de nous mettre en route pour Boulogne, il fallait aller faire nos adieux au père.

Mais ils ne furent pas tristes; le père fut heureux d'apprendre que j'allais bientôt retrouver ma famille, et moi j'eus plaisir à lui dire et à lui répéter que je ne tarderais pas à revenir avec mes parents pour le remercier.

—A bientôt, mon garçon, et bonne chance! si tu ne reviens pas aussitôt que tu le voudrais, écris-moi.

—Je reviendrai.

Ce jour-là nous allâmes sans nous arrêter jusqu'à Moisselles où nous couchâmes dans une ferme, car il importait de ménager notre argent pour la traversée. Mattia avait dit qu'elle ne coûtait pas cher; mais encore à combien montait ce pas cher?

Tout en marchant, Mattia m'apprenait des mots anglais, car j'étais fortement préoccupé par une question qui m'empêchait de me livrer à la joie; mes parents comprendraient-ils le français ou l'italien? Comment nous entendre s'ils ne parlaient que l'anglais? Comme cela nous générait! Que dirais-je à mes frères et à mes sœurs, si j'en avais? Ne resterais-je point un étranger à leurs yeux tant que je ne pourrais m'entretenir avec eux? Quand j'avais pensé à mon retour dans la maison paternelle, et bien souvent depuis mon départ de Chavanon, je m'étais tracé ce tableau, je n'avais jamais imaginé que je pourrais être ainsi paralysé dans mon élan. Il me faudrait longtemps sans doute avant de savoir l'anglais, qui me paraissait une langue difficile.

Nous mîmes huit jours pour faire le trajet de Paris à Boulogne, car nous nous arrêtâmes un peu dans les principales villes qui se trouvèrent sur notre passage: Beauvais, Abbeville, Montreuil-sur-Mer, afin de donner quelques représentations et de reconstituer notre capital.

Quand nous arrivâmes à Boulogne nous avions encore trente-deux francs dans notre bourse, c'est-à-dire beaucoup plus qu'il ne fallait pour payer notre passage.

Comme Mattia n'avait jamais vu la mer, notre première promenade fut pour la jetée: pendant quelques minutes il resta les yeux perdus dans les profondeurs vaporeuses de l'horizon, puis, faisant claquer sa langue, il déclara que c'était laid, triste et sale.

Une discussion s'engagea alors entre nous, car nous avions bien souvent parlé de la mer et je lui avais toujours dit que c'était la plus belle chose qu'on pût voir; je soutins mon opinion.

—Tu as peut-être raison quand la mer est bleue comme tu racontes que tu l'as vue à Cette, dit Mattia, mais quand elle est comme cette mer, toute jaune et verte avec un ciel gris, et de gros nuages sombres, c'est laid, très-laid, et ça ne donne pas envie d'aller dessus.

Nous étions le plus souvent d'accord, Mattia et moi, ou bien il acceptait mon sentiment, ou bien je partageais le sien, mais cette fois je persistai dans mon idée, et je déclarai même que cette mer verte, avec ses profondeurs vaporeuses et ses gros nuages que le vent poussait confusément, était bien plus belle qu'une mer bleue sous un ciel bleu.

—C'est parce que tu es Anglais que tu dis cela, répliqua Mattia, et tu aimes cette vilaine mer parce qu'elle est celle de ton pays.

Le bateau de Londres partait le lendemain à quatre heures du matin; à trois heures et demie nous étions à bord et nous nous installions de notre mieux, à l'abri d'un amas de caisses qui nous protégeaient un peu contre une bise du nord humide et froide.

A la lueur de quelques lanternes fumeuses, nous vîmes charger le navire: les poulies grinçaient, les caisses qu'on descendait dans la cale craquaient et les matelots, de temps en temps, lançaient quelques mots avec un accent rauque; mais ce qui dominait le tapage, c'était le bruissement de la vapeur qui s'échappait de la machine en petits flocons blancs. Une cloche tinta, des amarres tombèrent dans l'eau; nous étions en route; en route pour mon pays.

J'avais souvent dit à Mattia qu'il n'y avait rien de si agréable qu'une promenade en bateau: on glissait doucement sur l'eau sans avoir conscience de la route qu'on faisait, c'était vraiment charmant,—un rêve.

En parlant ainsi je songeais au *Cygne* et à notre voyage sur le canal du Midi; mais la mer ne ressemble pas à un canal. A peine étions-nous sortis de la jetée que le bateau sembla s'enfoncer dans la mer, puis il se releva, s'enfonça encore au plus profond des eaux, et ainsi quatre ou cinq fois de suite par de grands mouvements comme ceux d'une immense balançoire; alors, dans ces secousses, la vapeur s'échappait de la cheminée avec un bruit strident, mais tout à coup, une sorte de silence se faisait, et l'on n'entendait plus que les roues qui frappaient l'eau, tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, selon l'inclinaison du navire.

—Elle est jolie, ta glissade! me dit Mattia.

Et je n'eus rien à lui répondre, ne sachant pas alors ce que c'était qu'une barre.

Mais ce ne fut pas seulement la barre qui imprima ces mouvements de roulis et de tangage au navire, ce fut aussi la mer qui, au large, se trouva être assez grosse.

Tout à coup Mattia, qui depuis assez longtemps ne parlait plus, se souleva brusquement.

—Qu'as-tu donc? lui dis-je.

—J'ai que ça danse trop et que j'ai mal au cœur.

—C'est le mal de mer.

—Pardi, je le sens bien!

Et après quelques minutes il courut s'appuyer sur le bord du navire.

Ah! le pauvre Mattia, comme il fut malade; j'eus beau le prendre dans mes bras et appuyer sa tête contre ma poitrine, cela ne le guérit point; il gémissait, puis de temps en temps se levant vivement, il courait s'accouder sur le bord du navire, et ce n'était qu'après quelques minutes qu'il revenait se blottir contre moi.

Alors, chaque fois qu'il revenait ainsi, il me montrait le poing, et, moitié riant, moitié colère, il disait:

—Oh! ces Anglais, ça n'a pas de cœur.

—Heureusement.

Quand le jour se leva, un jour pâle, vaporeux et sans soleil, nous étions en vue de hautes falaises blanches, et çà et là on apercevait des navires immobiles et sans voiles. Peu à peu le roulis diminua et notre navire glissa sur l'eau tranquille presque aussi doucement que sur un canal. Nous n'étions plus en mer, et de chaque côté, tout au loin, on apercevait des rives boisées, ou plus justement on les devinait à travers les brumes du matin: nous étions entrés dans la Tamise.

—Nous voici en Angleterre, dis-je à Mattia.

Mais il reçut mal cette bonne nouvelle, et s'étalant de tout son long sur le pont:

—Laisse-moi dormir, répondit-il.

Je n'avais pas été malade pendant la traversée, je ne me sentais pas envie de dormir; j'arrangeai Mattia pour qu'il fût le moins mal possible, et montant sur les caisses, je m'assis sur les plus élevées avec Capi entre mes jambes. De là, je dominais la rivière et je voyais tout son cours de chaque côté, en amont, en arrière; à droite, s'étalait un grand banc de sable que l'écume frangeait d'un cordon blanc, et à gauche il semblait qu'on allait entrer de nouveau dans la mer.

Mais ce n'était là qu'une illusion, les rives bleuâtre ne tardèrent pas à se rapprocher, puis à se montrer plus distinctement jaunes et vaseuses.

Au milieu du fleuve se tenait toute une flotte de navires à l'ancre au milieu desquels couraient des vapeurs, des remorqueurs qui déroulaient derrière eux de longs rubans de fumée noire.

Que de navires! que de voiles! Je n'avais jamais imaginé qu'une rivière pût être aussi peuplée, et si la Garonne m'avait surpris la Tamise m'émerveilla. Plusieurs de ces navires étaient en train d'appareiller et dans leur mâture on voyait des matelots courir çà et là sur des échelles de corde qui, de loin, paraissaient fines comme des fils d'araignée.

Derrière lui, notre bateau laissait un sillage écumeux au milieu de l'eau jaune, sur laquelle flottaient des débris de toutes sortes, des planches, des bouts de bois, des cadavres d'animaux tout ballonés, des bouchons, des herbes; de temps en temps un oiseau aux grandes ailes s'abattait sur ces épaves, puis aussitôt il se relevait, pour s'envoler avec un cri perçant, sa pâture dans le bec.

Pourquoi Mattia voulait-il dormir? Il ferait bien mieux de se réveiller: c'était là un spectacle curieux qui méritait d'être vu.

A mesure que notre vapeur remonte le fleuve, un spectacle de plus en plus curieux de plus en plus beau: ce n'était pas seulement les navires à voiles ou à vapeur qu'il était intéressant de suivre des yeux, les grands trois-mâts, les énormes steamers revenant des pays lointains, les charbonniers tout noirs, les barques chargées de paille ou de foin qu'on eût dit des meules de fourrages emportées par le courant; les grosses tonnes rouges, blanches, noires, que je ne faisait tournoyer; c'était encore ce qui se passait, ce qu'on apercevait sur les deux rives, qui maintenant se montraient distinctement avec tous leurs détails, leurs maisons coquettement peintes, leurs vertes prairies, leurs arbres que la serpe n'a jamais ébranchés, et çà et là des ponts d'embarquement s'avançant au-dessus de la vase noire, des signaux de marée, des pieux verdâtres et gluants.

Je restai ainsi longtemps, les yeux grands ouverts, ne pensant qu'à regarder, qu'à admirer.

Mais voilà que sur les deux rives de la Tamise les maisons se tassent les unes à côté des autres en longues files rouges, l'air s'obscurcit; la fumée et le brouillard se mêlent sans qu'on sache qui l'emporte en épaisseur du brouillard ou de la fumée, puis, au lieu d'arbres ou de bestiaux dans les prairies, c'est une forêt de mâts qui surgit tout à coup; les navires sont dans les prairies.

N'y tenant plus, je dégringole de mon observatoire et je vais chercher Mattia: il est réveillé et le mal de mer était guéri, il n'est plus de méchante humeur, de sorte qu'il veut bien monter avec moi sur mes caisses; lui aussi est ébloui et il se frotte les yeux; çà et là des canaux viennent de prairies déboucher dans le fleuve, et ils sont pleins aussi de navires.

Malheureusement le brouillard et la fumée s'épaississent encore; on ne voit plus autour de soi que par échappées; et plus on avance, moins on voit clair.

Enfin le navire ralentit sa marche, la machine s'arrête, des câbles sont jetés à terre; nous sommes à Londres et nous débarquons au milieu de gens qui nous regardent, mais qui ne nous parlent pas.

—Voilà le moment de te servir de ton anglais, mon petit Mattia.

Et Mattia, qui ne doute de rien, s'approche d'un gros homme à barbe rousse pour lui demander poliment, le chapeau à la main, le chemin de Green square.

Il me semble que Mattia est bien longtemps à s'expliquer avec son homme qui, plusieurs fois, lui fait répéter les mêmes mots, mais je ne veux pas paraître douter du savoir de mon ami.

Enfin il revint

—C'est très facile, dit-il, il n'y a qu'à longer la Tamise nous allons suivre les quais.

Mais il n'y a pas de quais à Londres ou plutôt il n'y en avait pas à cette époque, les maisons s'avançaient jusque dans la rivière; nous sommes donc obligés de suivre des rues qui nous paraissent longer la rivière.

Elles sont bien sombres, ces rues, bien boueuses, bien encombrées de voitures, de caisses, de ballots, de paquets de toute espèce, et c'est difficilement que nous parvenons à nous faufiler au milieu de ces embarras sans cesse renaissants. J'ai attaché Capi avec une corde et je le tiens sur mes talons; il n'est qu'une heure et pourtant le gaz est allumé dans les magasins, il pleut de la suie.

Vu sous cet aspect, Londres ne produit pas sur nous le même sentiment que la Tamise.

Nous avançons et de temps en temps Mattia demande si nous sommes loin encore de Lincoln's Inn: il me rapporte que nous devons passer sous une grande porte qui barrera la rue que nous suivons. Cela me paraît bizarre, mais je n'ose pas lui dire que je crois qu'il se trompe.

Cependant il ne s'est point trompé et nous arrivons enfin à une arcade qui enjambe par-dessus la rue avec deux petites portes latérales: c'est Temple-Bar. De nouveau nous demandons notre chemin et l'on nous répond de tourner à droite.

Alors nous ne sommes plus dans une grande rue pleine de mouvement et de bruit; nous nous trouvons au contraire, dans de petites ruelles silencieuses qui s'enchevêtrent les unes dans les autres, et il nous semble que nous tournons sur nous-mêmes sans avancer comme dans un labyrinthe.

Tout à coup au moment où nous nous croyons perdus, nous nous trouvons devant un petit cimetière plein de tombes, dont les pierres sont noires comme si on les avait peintes avec de la suie ou du cirage: c'est *Green square*.

(*A Continuer.*)

—Le Malakoff Bitter est une boisson à la fois agréable au goût et précieuse à la santé