L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureau, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS

DIMANCHE 5 AOUT 1883.

Le Général Beauregard et les Jetées du Mississipi.

Lake Side, Hartland Wisconsin, 28 juillet 1883.

Aux Editeurs de l'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Messieurs,

Un de mes amis de la Nouvelle-Orléans m'a adressé l'extrait suivant de votre estimable journal du 22 courant.

Dans une lettre signée: "Un ami de votre estimable journal", on nous adresse la question suivante:

"Nous voudrions savoir si le général Beauregard a jamais, avant la guerre, proposé au gouvernement des Etats-Unis ou à celui de la Louisiane, la construction de jetées à l'embouchure du Mississipi, et quel somme d'argent lui aurait été allouée dans ce but."

Il n'a jamais été question, avant la guerre, de construire des jetées à l'embouchure du Mississipi, et aucune proposition pour l'exécution d'un pareil travail n'a été faite par le général Beauregard soit au gouvernement fédéral ou au gouvernement de la Louisiane. Le capitaine Eads est le premier ingénieur qui ait fait au Congrès la proposition d'exécuter aux bouches du fleuve la digue qui existe actuellement.

Notre correspondant désire également connaître l'opinion du général Beauregard sur les divers projets qui avaient pour but de faciliter l'accès de notre port aux navires d'un fort tirant d'eau. Si nos souvenirs ne nous trompent pas, le général Beauregard était d'abord pour le creusement d'un canal entre le fleuve et le golfe, à la hauteur du Fort St. Philippe. Mais il se rallia au projet du capitaine Eads dès que celui-ci eut expliqué ses plans et ses moyens d'exécution.

Il y a dans les lignes ci-dessus quelques inexactitudes, au sujet de la question des jetées, que vous voudrez bien, je l'espère, me permettre de vous signaler.

En 1851-52, le Département de la Guerre convoqua à la Nlle-Orléans une Commission composée d'officiers de l'armée et de la marine, qui devait se transporter aux Passes du Mississipi pour les examiner avec soin et adresser ensuite au gouvernement un rapport sur le meilleur moyen de les améliorer pour faciliter aux navires l'entrée du fleuve. La Commission se composait du commodore Latimer, président, du major W. H. Chase, du major J. G. Barnard, du major G. T. Beauregard et du lieutenant W. H. Stevens. Ces officiers appartenaient tous au Corps des Ingénieurs des Etats-Unis. La Commission nolisa un bateau de remorque et explora avec soin toutes les passes; elle opéra de nombreux sondages et creusa les barres à une grande profondeur pour s'assurer de la nature des dépôts terreux et des couches d'alluvion dont elles se forment. Tous les soirs, avant de nous retirer, nous devisions entre nous et nous échangions nos vues sur le résultat de nos explorations. Nous avions alors fort peu de données pour nous guider. Nous ne possédions en fait de mappes que celle du capitaine Talcott, ingénieur des Etats-Unis, qui, en 1831, avait en partie dragué une des passes du fleuve, mais qui, une fois le crédit voté par le Congrès épuisé, avait dû abandonner un travail dont il avait à peine exécuté la moitié; puis la mappe du "Coast Survey," qui n'était pas encore achevée pour la partie du Golfe où se jette le Mississipi.

Après des travaux fatigants et de longues discussions, n'ayant pu nous mettre d'accord pour recommander un plan particulier au gouvernement, nous résolûmes de lui en signaler trois, en l'engageant à les mettre successivement à exécution à la Passe du Sud-Ouest, et à s'arrêter à celui qui donnerait les meilleurs résultats. Voici quels étaient ces plans: 1° Le dragage (dredging) commencé par le capitaine Talcott et chaudement appuyé par le major Barnard; 2° la création de jetées, fortement recommandée par moi, jetées provisoires, afin de ne point dépasser un minimum de dépenses, car il était fort difficile à cette époque d'obtenir du Congrès un crédit considérable pour l'amélioration d'une rivière ou d'un port quelconque de l'ouest; 3° le creusement d'un canal près du fort St-Philippe, que préconisait ardemment le major Chase.

Chacun de nous fit un calcul approximatif de ce que devait coûter la réalisation de son plan. Le mien consistait en deux rangées de jetées au moyen de pilotis partant de l'extrémité du rivage, de chaque côté de la Passe du Sud-Ouest, convergeant légèrement vers la crête de la barre et la dépassant un peu. (Texte anglais: "Mine consisted of two lines of pile jetties, driven from the land's end on each side of the South-West Pass, converging slightly toward and a little beyond the crest of the bar.") Chaque jetée devait se faire au moyen de deux rangées de forts pilotis, séparées par une distance de dix à douze pieds,—les pilotis fort rapprochés et enfoncés le plus profondément possible. A chaque intervalle de dix à douze pieds, une autre rangée de pilotis devait être établie en travers des jetées, de manière à former des caisses ou chambres qu'on eut garnies de fascines en osier ou d'herbes de prairie retenues par un amas de coquillages, de briques cassées et de fragments de pierre. Les pilotis auraient été, cela va sans dire, liés solidement l'un à l'autre dans le sens de la longueur et de la largeur. Ces jetées qui n'auraient pas dépassé la surface des eaux hautes, n'avaient d'autre but, comme je viens de le dire, que d'essayer ce système d'amélioration; s'il avait réussi on eut pu l'appliquer sur une plus grande échelle et construire des travaux solides et permanents. Je calculais la dépense de mes jetées provisoires, autant que je me le rappelle, à un chiffre bien inférieur à $500,000. Le général H. G. Wright, maintenant ingénieur en chef des Etats-Unis, à Washington, et qui à l'époque dont je parle était le premier aide du général Jos. G. Totten, alors ingénieur en chef, vous enverrait certainement une copie du Rapport de la Commission, si vous le lui demandiez. Quoique j'écrive de mémoire, après un laps d'environ trente ans, vous verrez que ma rapide analyse est assez exacte.

Le Congrès avait à l'époque dont je parle voté un crédit de $75,000 pour exécuter, comme essais, à une passe du fleuve, des travaux destinés à en augmenter la profondeur. Avant l'ajournement de la Commission, l'Association des bateaux de remorque de la Nlle-Orléans proposa, pour la somme ci-dessus, d'essayer sur la barre le système de dragage ou de râteage ("harrowing and scraping"), pour obtenir une profondeur de 18 pieds d'eau sur une largeur ou surface de 200 pieds, avec cette réserve qu'elle ne réclamerait pas de paiement, si dans un an elle n'obtenait pas le résultat qu'elle avait promis. Nous acceptâmes la proposition, sauf l'approbation du Département de la Guerre, qui n'hésita pas à donner son adhésion. Le dragage ou râteiage fut exécuté et réussit à merveille. Les Chambres n'ayant pas voté un nouveau crédit dans les deux années qui suivirent, le chenal s'envasa de nouveau et la profondeur n'y fut plus, comme dans le passé, que d'environ 15 pieds.

En 1852, le Congrès, devenu plus libéral, vota un crédit de $325,000 pour approfondir une des passes du Mississipi, et le Département de la Guerre décida que le travail serait exécuté par contrat. Le Département du Génie sollicita des soumissions pour l'établissement du système de jetées recommandé par la commission mixte dont j'ai déjà parlé. MM. Righter & Co, de Cincinnati, ayant fait les offres les plus basses, se virent adjuger le contrat en vertu duquel ils devaient donner à la Passe du sud-ouest, où il n'y avait que 15 pieds d'eau, une profondeur de 20 pieds. Ils devaient, je crois, toucher un cinquième de l'allocation dès qu'ils auraient approfondi d'un pied le chenal, sur la largeur voulue. Je cite ces chiffres de mémoire.

J'étais encore chargé des améliorations du fleuve, indépendamment de mes occupations civiles et militaires. M Righter vint me voir à la Nouvelle-Orléans et m'exhiba un plan de soi-disant jetées qui avait été accepté par le Département du Génie à Washington. Je condamnai ce plan immédiatement et engageai M. Righter, dans son intérêt, à adopter celui que j'avais proposé, ou à renoncer au contrat. Il crut devoir plutôt exécuter son projet, et il m'annonça peu après qu'il avait réuni tous les matériaux nécessaires, mais qu'il manquait d'argent et qu'il me saurait gré d'engager le Département du Génie à lui avancer $50,000 pour commencer les travaux de construction. Je n'en fis rien, car son contrat ne l'autorisait pas à demander cette avance. Il eut alors recours à des influences personnelles et politiques pour obtenir du Département de la Guerre un ordre me commandant de lui remettre la somme ci-dessus. Ne voulant pas être complice d'une violation aussi directe d'un contrat écrit, je demandai à être relevé de ma charge de surintendant des travaux à la Passe Sud-Ouest, et on accepta ma démission.

Les jetées en question furent construites en partie, mais de fortes bourrasques soufflant du Golfe en eurent bien vite raison, comme je l'avais prévu; elles n'étaient pas assez solides pour résister à la violence des vagues. Les adjudicataires durent, autant que je me le rappelle, recourir au râclage et au dragage ["dredging, harrowing and scraping"] pour obtenir en partie la profondeur et la largeur du chenal requises par le contrat.

Quant à ce que vous dites de mon adhésion au projet de canal,—celui qu'il s'agissait de creuser près du fort St Philippe, quand le capitaine Eads a proposé son système de jetées, je ne l'ai donnée que parce que la Chambre de Commerce de la Nlle-Orléans, ainsi que l'énergique M. Bagley, qui a doté la Nouvelle-Orléans de l'Ascenseur aux grains (Grain Elevator), affirmaient que le Congrès était prêt à voter un crédit considérable pour l'établissement du Canal, que la proposition du capitaine Eads arrivait trop tard et pourrait d'ailleurs indisposer le Congrès, et enfin que le capitaine Eads n'avait ni les moyens ni le crédit nécessaires pour réaliser son projet. Néanmoins, ma foi dans les jetées était aussi grande alors qu'elle l'avait été *autrefois* ou qu'elle l'est maintenant.

Je regrette de n'avoir pu être plus bref; je vous devais ces détails pour élucider la question.

Agréez, messieurs, etc.

G T. BEAUREGARD.

Le Dock-Board de Liverpool.

Nous avons parlé, récemment, à diverses reprises de la Société dite le Dock-Board, de Liverpool, qui exploite, au nom d'une Compagnie privée, les bassins, docks, etc. du grand port anglais. Le rapport annuel du chef comptable du Board, qui vient d'être publié, présente des chiffres fort intéressants et dont nous croyons devoir citer les principaux.

Ce rapport donne la statistique annuelle du nombre et du tonnage des navires qui ont payé des droits au Board, avec le montant des droits et impôts prélevés sur les navires et sur les marchandises pendant l'exercice finissant au 1er juillet 1883, comparés à ceux de l'année précédente.

Il en résulte que malgré un récent abaissement de droits équivalant à une somme annuelle de 120,000 liv. st., les recettes totales de l'année 1882-83 présentent, sur 1881 82, un excédant de 51,226 liv. st. 18 sh. 11 den.

Le tonnage des navires qui ont payé des droits au Board en 1882 83 dépasse de 423,395 tonneaux le chiffre correspondant de 1881-82, le tonnage imposé ayant atteint ainsi en 1882-83, un total de 8.527,531 tonneaux, contre 8,104,136 tonneaux en 1881 82.

Le nombre des navires qui ont payé des droits en 1882 83 a été de 21,315, soit un excédant de 349 sur le précédent exercice.

L'accroissement du tonnage ayant payé les droits de tonnage aux Docks est de 324,974 tonneaux, et l'accroissement du tonnage ayant payé les droits des ports seulement de 98,421 tonneaux.

Le total des sommes perçues par le dock Board en 1882 83 s'est élevé à 1,074,071 liv. st. 0 sh 4 den, (contre 1 022 844 liv. sterl. en 1881-82), dont 425 397 liv. st. 11 sh. 3 den. pour droits de port et de tonnage, 347.499 liv. st. 10 sh. 11 den. pour droits de docks sur les marchandises, et 255 028 liv. st. 19 sh. 6 den, comme droits de ville sur les marchandises.

Les droits de port et de tonnage présentent, pour le dernier exercice, un excédant de 25,684 liv. st. 16 sh. 4 den. sur le précédent; les droits de docks sur les marchandises, un excédant de 19,444 liv. st. 12 sh. 2 den. et les droits de ville, également imposés sur les marchandises, un excédant de 9,231 liv. st. 10 sh.

Les droits perçus pour l'usage des docks de carénage n'ont rendu que 38,889 liv. st., soit un déficit de 1,122 liv. st. 12 sh. 6 den.; ceux de gril ont donné 537 liv. st. 1 sh. 3 den., en déficit également de 57 liv. st, 10 sh.

La réduction des droits, dont il a été question plus haut, a commencé à entrer en vigueur le 1er janvier 1881. Il devait naturellement en résulter une perte d'environ 60,000 livre st. pour le semestre de l'exercice 1880-81, expirant au 21 juillet 1881, tandis que le déficit pour cet exercice n'a été que de 16,284 liv. st. 5 sh. 2 den.

L'abaissement dont nous venons de parler a pesé sur la totalité de l'exercice 1881-82; cependant, le déficit dans les recettes de cet exercice n'a été que de 29,083 liv. st. 13 sh. sur le précédent; ce qui, pour les deux exercices, donne, en somme, un déficit de 45 367 liv. st 18 sh. 5 den. En 1882-83, au lieu d'un déficit, c'est, au contraire, un boni de 6,000 liv. st. qu'on a réalisé. En d'autres termes, en deux ans et demi, non-seulement on a regagné toute la réduction de droits de 120,000 liv. st. appliquée depuis le 1er janvier 1881, mais encore on a réalisé un excédant de 6,000 liv. st.

Transportons-nous dans une ville du Midi en cour d'assises:

L'avocat.—Pardon, monsieur le président, veuillez, je vous prie, demander au témoin de quelle forme était la clé.

Le président sur l'insistance de l'avocat, adresse la demande au témoin quoiqu'il ne fût nullement question de clé dans l'affaire.

L'avocat bondissant.—Je supplie messieurs les jurés de ne pas oublier cette réponse du témoin!

Puis, bas à un de ses confrères:

—Je me sers souvent de cette clé. Tu ne saurais croire, mon cher, le trouble qu'elle porte dans l'esprit du jury! (Historique!)

M. Alphonse Karr continue à batailler avec une ardeur généreuse contre la pratique barbare de la vivisection. Suivant lui rien ne contribue plus à rendre les mœurs cruelles que le spectacle de tortures infligées à des animaux. Il rappelle ce charmant passage de Montaigne:

"De moy, je n'ay pas sceu voir seulement sans desplaisir poursuivre et tuer une beste innocente qui est sans deffence.

"Je ne prends guère beste en vie à qui je ne redonne les champs. Pythagoras les achetait des pescheurs et des oyseleurs pour en faire autant.

"C'est en tuant les bêtes que l'homme est arrivé à tuer l'homme:

Primoque a cæde ferarum
Incaluisse puto maculatum sanguine ferrum.
OVIDE—*Métamorphoses.*

"Les naturels sanguinaires à l'endroit des bestes témoignent une propension naturelle à la cruauté. Aprez qu'on se feust apprivoisé à Rome au spectacle des meurtres des animaux, on vint aux hommes et aux gladiateurs."

En outre, M. Alphonse Karr conteste, avec arguments à l'appui, l'utilité scientifique de ces massacres d'animaux, lesquels ne datent pas d'aujourd'hui. La même guerre faite aujourd'hui à M. Paul Bert le fut sous la Restauration, à Magendie, chirurgien célèbre.

"Magendie avouait n'avoir pas tiré grand chose de ces massacres.

"Du reste, Magendie, qui croyait peu à la médecine et se vantait de ne faire que laisser agir la nature, en l'aidant quelquefois un peu, commettait ces massacres comme curieux plus que comme médecin, torturait, disséquait les animaux, plutôt pour surprendre certains secrets et savoir certaines choses, que pour se perfectionner en l'art de guérir. Il reste "le premier qui ait coupé les racines rachidiennes antérieures et postérieures sur un animal vivant," et... après?

"Depuis près d'un siècle que Magendie, son élève Claude Bernard et quelques autres, font la guerre aux lapins, je voudrais savoir quelle maladie a disparu, quelle souffrance a été épargnée à l'homme, dans quelle proportion s'est accru le nombre des centenaires."

La découverte qui vient d'être faite, en France, offre le plus haut intérêt scientifique et prouve que l'homme préhistorique n'est pas un mythe.

En perçant une nouvelle galerie de mine, à Bully-Grenay [Pas-de-Calais], on a crevé une carrière houillère renfermant cinq corps humains fossiles intacts: un homme, deux femmes et deux enfants, mesurant respectivement 2 mètres 27, 2 mètre 03, 1 mètre 06, 1 mètre 27 et 1 mètre 18. On a trouvé à leurs côtés des débris d'armes et d'ustensiles de bois pétrifié et de pierre, ainsi que de nombreux fragments de mammifères.

Une seconde chambre souterraine, renferment onze corps humains de grandes dimensions, plusieurs animaux et un grand nombre d'objets divers et de pierres précieuses.

Les parois portent des dessins grossièrement exécutés, représentant des combats d'hommes avec des animaux gigantesques.

Une troisième chambre, plus grande encore, paraît vide. On n'a pu y pénétrer à cause du gaz acide carbonique. On fait fonctionner des ventilateurs.

Les corps fossiles ont été remontés au jour; cinq seront exposés publiquement à la mairie de Lens. Le reste est porté à Lille, pour être étudié et exposé à l'amphithéâtre de l'Académie des sciences.

Des représentants de l'Académie des sciences de Paris et du British-Museum de Londres, prévenus aussitôt, sont attendus pour examiner ces découvertes qui paraissent être des plus importantes.

Nous extrayons de la *Petersburg Zeitung* quelques détails sur un cadeau extraordinaire qui vient d'être fait au Jardin botanique impérial de Saint Pétersbourg. Il s'agit, dit ce journal, d'une gigantesque fougère arborescente venant de la forêt vierge de Todos Barbass, colonie de Victoria, dans le sud de l'Australie, envoyée à notre Jardin botanique par le baron Ferdinand de Müller, avec l'assistance du gouvernement colonial de Victoria.

Le tronc de cette énorme fougère a 6 pieds de hauteur et autant de largeur. La caisse dans laquelle il a été transporté pesait, contenant et contenu, 300 pouds. Il a fallu démolir un côté de la serre des fougères pour y introduire ce tronc monstrueux, le plus gros qui ait été trouvé jusqu'ici dans les forêts vierges de l'Australie. Son transport depuis la place où il a été extrait jusqu'à Melbourne s'est effectué au prix de grandes difficultés. On l'a traîné sur un solide chariot attelé de bœufs, et il a fallu construire des ponts tout exprès sur les voies d'eau qu'on avait à traverser.

A Melbourne, le colosse a été embarqué sur un vapeur, qui l'a transporté, par le canal de Suez, à Londres, d'où il a été expédié à Saint-Pétersbourg. Il a été en route depuis le mois de janvier jusqu'au mois de juin.

La gigantesque fougère est arrivée en bon état. Elle a de nombreux bourgeons et ne tardera pas à se couronner de feuilles. De tous les spécimens rares de cette plante que l'on connaisse en Europe, où presque tous ont été envoyés par le baron de Müller, celui-là est le plus grand et le plus intéressant et il constituera un nouvel ornement de la collection des fougères, déjà si riche, du Jardin botanique impérial.

Il y a quelques mois, un sieur F...., fondait, boulevard du Temple, à Paris, une agence; il s'occupait principalement de prêts hypothécaires et procédait de la façon suivante: Quand une personne se présentait à l'agence pour emprunter une certaine somme, on l'adressait à un nommé L...., demeurant boulevard Sébastopol, qui jouait le rôle de capitaliste.

Dès la première entrevue, L.... expliquait à l'emprunteur l'intérêt qu'il y avait pour lui à se faire assurer sur la vie. L'emprunteur en passait par où l'on voulait et, cela va sans dire, F.... touchait la prime d'assurance [70 0/0 de commission]. Une fois l'affaire terminée, un architecte, autre homme de paille, qui partageait les bénéfices avec F...., estimait l'ensemble donné en garantie à la moitié de sa valeur, ce qui servait de prétexte au capitaliste pour rompre l'affaire.

Y... avait, en outre, adjoint à sa maison une petite agence matrimoniale. Une photographie unique qu'il envoyait à tous ses clients, et qu'on a retrouvée chez lui, suffisait à ses combinaisons.

Le nombre des escroqueries commises par F... n'avait pas tardé à devenir considérable; de nombreuses plaintes furent adressées au parquet, qui décerna un mandat d'amener. Notre homme, instruit des poursuites dirigées contre lui, s'apprêtait à disparaître de Paris, quand les agents vinrent l'arrêter et l'emmener au Dépôt.

Une perquisition faite à son domicile n'a amené aucun résultat. F.... avait eu le soin de détruire tous les dossiers relatifs à ses opérations hypothécaires et autres et l'on n'a retrouvé qu'un tas de cendres dans la cheminée.

F.... a avoué avoir tout brûlé et a fait de curieuses révélations sur ses deux associés, dont l'un a pu être arrêté, et dont l'autre est activement recherché.

—Quel est le comble de l'agilité pour un danseur;

—Exécuter le Pas de Calais!

La rue Servandoni, à Paris, fait partie de ce groupe de rues qu'on ne fréquente guère, situées aux abords de l'église Saint-Sulpice et qu'on nomme: rues Férou, du Canivet, Palatine, Garancière et Servandoni. Ce quartier a gardé la physionomie de ses premiers jours. Il date de la fin du dix septième siècle.

Dans la rue Servandoni qui portait le nom de rue du Fossoyeur, parce que c'est là que logeait le croque mort du cimetière voisin, habitait en 1725 la marquise de Mimeure. Son hôtel portait le No 9. Veuve de Jean-Louis Valon, marquis de Mimeure, général, poète et membre de l'Académie française, la marquise avait conservé pour les écrivains de l'époque l'affection que leur portait son défunt mari. Ses salons étaient ouverts deux fois par semaine aux célébrités contemporaines. C'était un cénacle d'hommes de lettres les plus estimés.

Parmi les habitués se faisaient remarquer Piron, Voltaire et Fontenelle. Les deux premiers ne s'aimaient guère, on le sait. Ils se rencontraient pourtant sans trop de répugnance dans les salons de la marquise de Mimeure où ils passaient leurs soirées au jeu du Biribi, non sans de fréquentes discussions.

A l'époque dont il est question Voltaire était âgé de trente et un ans. Fontenelle avait soixante-trois ans et Piron, près de trente-six ans.

La marquise de Mimeure trouvait plaisir aux agaceries que se faisaient Voltaire et Piron, entre lesquels elle intervenait comme médiatrice quand la discussion prenait un peu trop d'aigreur.

Elle invita un jour les deux rivaux à dîner. C'était un dîner, leur dit-elle, d'où toute étiquette serait bannie! La marquise avait choisi un lundi, jour de relâche au théâtre de la foire Saint-Laurent où l'on représentait un opéra-ballet de Piron.

Voltaire arriva le premier au rendez-vous et s'installa auprès de la cheminée du salon, Piron se présente quelques instants plus tard et trouva Voltaire plongé jusqu'aux épaules dans un large fauteuil, les jambes écartées et les talons posés sur l'un et l'autre chenets. Il fit une légère inclinaison de tête à Piron qui se confondait en salutations profondes.

Celui-ci, pris de mauvaise humeur devant un pareil accueil, avance bruyamment un fauteuil et s'assied le plus près qu'il peut de la cheminée. On converse d'abord à mots entrecoupés; puis Voltaire sentant le coude de Piron éloigne son siège. Piron se rapproche, Voltaire se recule de nouveau et son rival le suit de si près qu'impatienté, il tire sa montre de la poche pour donner à entendre que le temps lui paraît bien long. Piron, de son côté, sort sa tabatière et offre une prise de tabac à Voltaire qui, quoique dépité, accepte une prise de tabac.

Aussitôt éclatent des éternuements répétés et bruyants que poussent les deux invités. Après ce duo d'explosions, chacun se mouche et fait retentir le salon de sons de trompette les plus aigus. La marquise de Mimeure, croyant à une dispute violente, accourt au salon et trouve ses hôtes, le mouchoir en mains, qui se dirigent vers elle pour lui présenter leurs civilités. Mais ceux-ci, pris d'un accès sternutatoire incessant se trouvent dans l'impossibilité d'articuler une seule parole.

L'amphitryon riant aux éclats s'avance vers les sternutateurs et, prenant le bras de chacun d'eux, leur dit:

—A table, Messieurs, mais vous, Monsieur Piron, promettez-moi d'introduire la scène burlesque qui vient de se passer dans la première de vos comédies!

Les admirateurs de Béranger se sont rendus, le 16 juillet, sur sa tombe, au Père-Lachaise, pour y déposer des couronnes, à l'occasion de l'anniversaire de la mort du grand chansonnier, décédé le 16 juillet 1857.

On sait que Béranger est enterré dans le même caveau que Manuel. Les deux médaillons font face et les couronnes funéraires qui ornent l'extérieur du monument semblent mêler les deux noms dans la même glorification.

Une liste de souscription, due à l'initiative de Victor Hugo et de feu Emile de Girardin, est ouverte dans le but d'ériger une statue en bronze, dans le square du Temple, au chansonnier populaire. Parmi les membres du comité, on remarque MM. Jules Claretie, Henri Martin, About, Mignet, Legouvé, Muller, etc.

On a arrêté et écroué, tout récemment, au Dépôt, à Paris, une femme jeune, fort élégante et qui, toujours accompagnée de ses deux enfants, un garçon et une fille, entrait dans les magasins en ayant soin de laisser sa fillette au dehors.

Tandis que l'attention du négociant était détournée par la mère qui se faisait montrer des marchandises, le petit garçon entré avec elle, allait et venait dans le magasin, faisait son choix, sans inspirer le moindre soupçon, et allait porter à sa sœur les objets qu'il dérobait. L'opération terminée, l'enfant faisait un signe à la mère qui remerciait le marchand de son obligeance, promettait de revenir et s'éloignait pour recommencer la même besogne un peu plus loin.

Cette industrie, qui était des plus lucratives, durait depuis longtemps, paraît-il, quand hier deux gardiens de la paix en observation devant un magasin de la rue de Maubeuge, intrigués par les allées et venues du petit garçon, s'approchèrent et se rendirent bientôt compte de ce qui se passait. Quelques instants après, la mère et les deux enfants étaient conduits devant le commissaire de police du quartier. La mère a été conduite au Dépôt après interrogatoire.

Quant aux enfants, ils ont été placés dans une maison de refuge.

Une perquisition faite au domicile de cette dame a amené la découverte d'une quantité considérable de marchandises.

Il y a quarante-et-un ans que le duc d'Orléans s'est tué sur la route de Neuilly en sautant de sa voiture, dont les chevaux venaient de s'emporter.

Le *Courrier du Havre*, en rappelant que cet événement jeta dans une consternation profonde la ville du Havre, où le prince était très aimé, rapporte que la voiture du prince royal était traînée par deux chevaux, conduits à la Daumont. On [illegible] l'un de ces chevaux, mais pour l'autre, on a pu suivre sa destinée.

Celui-ci s'appelait Wellington. Neuf ans après la catastrophe, il était vieux et fourbu. C'est alors qu'il fut vendu 125 fr. à un cocher qui l'attela à son fiacre et lui fit faire dans la ville de Lyon, comme au plus vulgaire des chevaux, des courses à 1 fr. 25 c. Il traîna ainsi, pendant quelques années, cette vie misérable dans la seconde ville de France où du reste il était bien connu. Certaines personnes le prenaient de préférence. Quant à son maître, il l'avait surnommé *Royal*. Il prenait plaisir à taper dessus en criant: "Hue! *Royal*, marche donc."

Cela dura jusqu'au jour où Wellington, accablé par l'âge et les infirmités, fut envoyé à l'abattoir.

Un avocat, voyant que le tribunal s'était endormi pendant sa plaidoirie, s'arrêta court.

Le silence ayant réveillé les juges:

—Je vous disais donc hier.... continua-t-il sérieusement.

Les juges se regardèrent, fort embarrassés; il était évident que quelques-uns d'entre eux, se croyaient endormis depuis la veille.

Un drame poignant.

Vers sept heures du soir, les gardes du cimetière d'Ivry, à Paris, voyaient une femme accroupie sur une tombe, la tête dans ses mains, semblant abîmée dans ses réflexions. Comme le cimetière allait fermer, l'un d'eux s'approcha d'elle et la pria de se retirer.

Elle ne fit aucune observation, se leva, ramassa un panier placé près d'elle et partit en chancelant.

Au fur et à mesure qu'elle avançait, son pas devenait plus incertain. Bientôt elle titubait tout à fait, allant à droite et à gauche, comme si elle eût été ivre.

Elle eut bien vite fixé l'attention de gamins du quartier, qui se mirent à courir après elle, criant, l'apostrophant, la poussant ou la tirant par ses jupes, avec de grands éclats de rire. Elle ne disait rien et allait, allait toujours, de son pas inégal....

Près de la porte de Choisy, un des enfants la poussa plus fort et elle tomba comme une masse. Ce fut une joie délirante. On dansa en rond autour d'elle.

Attirés par le bruit, des gardiens de la paix survinrent. Ils ramassèrent l'"ivrogne" et la portèrent au poste. Là, comme elle ne bougeait pas, on fit venir un médecin. Il constata que la malheureuse n'était pas ivre, mais qu'elle était empoisonnée.

La nature du poison était facile à deviner: dans le panier que la femme avait au bras était une bouteille contenant encore de la belladone. On put donc donner à temps un énergique contre poison.

La pauvre femme alors raconta qu'elle se nommait Mme Charlet, et était âgée de cinquante-quatre ans. Veuve depuis quelques mois et se trouvant sans ressources, elle avait voulu mourir sur la tombe de son mari. Elle était donc allée au cimetière et avait bu la moitié du poison qu'elle avait apporté.

Après avoir reçu les soins nécessaires, la désespérée a été conduite à l'infirmerie du Dépôt.

A Trouville.

Mme de B...., qui a soixante ans bien sonnés, a une fille qui paraît presque aussi âgée qu'elle.

—On dirait les deux sœurs, s'écriait hier un journaliste, en les voyant passer.

—On dirait plutôt les deux mères! réplique Taupin, d'un air attendri.

A Rouen.

Un train interminable et bourré comme un sac de nuit entre en gare.

Un Anglais, à un employé:

—Où vont donc tous ces voyageurs?

—A Paris, pour voir les fêtes.

Un autre train, non moins long et non moins bondé, arrive au même instant, du côté opposé.

L'Anglais, à l'employé;

—Et ceux-là, d'où viennent-ils?

—De Paris, pour fuir les fêtes.

L'Anglais regarde la voûte d'un œil rêveur.

Dans un petit, petit restaurant:

—Eh bien! garçon, qu'est ce que vous faites là, vous essuyez mon assiette avec votre mouchoir?

—Oh! ça ne fait rien, monsieur, il est sale!

Un petit apprenti est traduit en justice pour avoir volé un lorgnon.

M. le président—C'est très mal de voler [silence du prévenu]. Si on vous volait votre casquette, qu'est-ce que vous diriez? [Silence]. Hein?.... qu'est ce que vous diriez? [Silence]. Répondez-moi donc, si on vous volait votre casquette, qu'est-ce que vous diriez?

L'enfant [pleurant]—M'sieu, je dirais à m'man de m'en acheter une autre.

M. de Khaline n'est pas satisfait de la loi sur les récidivistes.

—Elle n'est pas complète, disait-il hier.

—Comment! pas complète?

—Eh non! on parle des gens condamnés à la prison, à la détention, à la réclusion, au bagne. Il manque quelque chose.

—Quoi donc?

—On a oublié les individus qui auront encouru deux condamnations à mort.

Encore quelques combles:

Le comble de la gaieté pour un peintre coloriste: Rire jaune.

Celui de l'infortune:

Se faire condamner à la prison pour avoir détourné les soupçons.

Le comble de la maladresse.

Se fouler le pied en courant à sa perte.

Le professeur du petit Samuel l'invite à lui conjuguer le verbe *Recevoir*.

L'enfant, sans hésiter un seul instant:

Je reçois
Tu paies
Il paie
Nous recevons
Vous payez
Ils ou elles paient.

La marraine à son filleul:

—Eh bien! mon petit Paul, travailles-tu bien?

Le petit Paul, d'un air modeste:

—Je commence à écrire.

La marraine, avec admiration:

—A écrire!

—Oui, ajoute le papa, sur les meubles, avec un clou!

Phrase détachée d'un roman en cours de publication:

"....En un mot, je suis née privée des baisers d'une mère, car la mienne est morte en donnant le jour à mon frère aîné!"

C'est navrant!

Dialogue au sein de la même famille Calino:

—Oui, grand-papa s'est enfermé tête-à-tête avec un corbeau, pour voir s'il est vrai que ces oiseaux vivent plusieurs siècles.

—Très curieux! Et quel a été le résultat de l'expérience?

Quelques épitaphes certifiées authentiques par le "Monde Illustré."

Ci-Gît Mme Z...
Epouse de M Z... entrepreneur de serrurerie.
La grille de ce monument élevé à la mémoire des femmes sort des ateliers de son mari

Ci-Gît Mme B...
remariée en seconde noces à M. B. jardinier
Il entretient pieusement sa tombe et celle des autres au plus juste prix.

Et celle-ci:

Ici reposent
Albert et Léon X.. frères jumeaux décédés à l'âge de deux jours
Dieu a vu qu'ils s'aimaient trop et n'a pas voulu les séparer.

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 no. 42 de la rivière du Nord, au pied de Morton street, comme suit:

AMERIQUE, Santelli, mercredi, 8 août
CANADA, Frangeul, mercredi 15 août.

Prix du passage pour le Havre.
Première cabine (vin compris)..$80 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

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, l'automne prochain, comme suit:

	De Brême	De la Nlle-Orléans.
Steamer Weser,	8 sept.	Vers le —
Steamer Hohenstaufen	6 oct.	Vers le —

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. Walde, à Houston, est autorisé à émettre des ordres pour passage d'entrepont aux taux suivants:
De Brême à Galveston $33 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 et du Havre à la Nouvelle-Orléans sont émis par les soussignés.
Pour plus de détails s'adresser à
ED. F. STOCKMEYER & Cie, 42 rue de l'Union.

LIGNE ANCHOR

—DE LA—

Méditerranée à la Nlle-Orléans.

Le beau vapeur
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 —; de Naples, le —; de Palerme, le — courante. 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, CLAYTON & CO 172 rue de la Commune.

LIGNE CROMWELL.

POUR NEW-YORK DIRECTEMENT.
Partant MERCREDI 8 août, 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.0/0
Passage—Cabine......$40
Entrepont........ 20
Cette ligne prend du fret et donne des connaissements pour Liverpool, Brême et le Hâvre.
Pour fret ou passage s'adresser à
ALFRED MOULTON & CO Rue Carondelet No 41.

Pour la Havane.

Packet régulier entre la Nlle-Orléans et la Havane.
Le A 1 brick espagnol
ANA FAURA, Capitaine YGARTUA.
est attendu incessamment et partira pour la Havane le ou aux environs du 25 juillet
Pour fret ou passage, s'adresser à
G. CORRAL & CO., Agents. 57 rue Douane

MANDEVILLE et COVINGTON

Vapeur de la Malle des Etats-Unis
NEW CAMELIA.
SERVICE D'ETE.
COMMENÇANT LE 1er MAI 1883.
Le vapeur partira de Milneburg, à l'arrivée des convois de la gare Pontchartrain, au pied de la rue des Champs Elysées
TRAINS
Lundis et Jeudis, pour Mandeville, Madisonville, Old Landing.....1 p. m.
Mardi, Vendredi et Samedi, pour Mandeville et Madisonville, allant le samedi jusqu'à Old Landing.....4 p. m.
EXCURSIONS
Mercredis, pour Mandeville et Old Landing.....8 a. m.
Dimanche, pour Mandeville et Old Landing.....7 a. m.
Mercredis, pour Mandeville et Madisonville.....6 p. m.
Dimanche, directement pour Madisonville.....6 p. m.
RETOUR:
Laissera Madisonville lundis, mercredis, jeudis et samedis.....5 a. m
Laissera Old Landing mardis et vendredis.....6 a. m
Laissera Old Landing, Excursions du mercredi et dimanche.....3 p. m.
Le temps le permettant.
PRIX DU TRAJET, aller ou retour, 30 cts
Prix de l'excursion, aller et retour, 50c
Moitié pour les enfants.
Le fret est reçu journellement à la gare de fret du chemin de fer de Louisville & Nashville, au pied de la rue Girod.
W. G. COYLE, Agent, 3d rue Carondelet.
1 mai

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

Leçons.

Un Français, 29 ans, bachelier, appartenant à une excellente famille et pouvant fournir les meilleures références, entrerait comme précepteur dans une famille en ville ou à la campagne.
Il enseignerait aux enfants tout ce que l'on apprend au collège, le solfège, le piano et quelques arts d'agrément.
Donnerait en ville des leçons de littérature française.
S'adresser à M. et Mme ELIE, au magasin de P. Werlein, 135 rue du Canal. 27 juil—7t

CHEMINS DE FER.

Chemin de Fer Pontchartrain.

Heures de départ et d'arrivée, Milneburg.
A partir de JUEDI, 26 juillet, les trains partiront comme suit.

DE MILNEBURG.	DE LA VILLE.
5:00.........a. m.	5:30.........a. m.
6:30.........a. m.	7:00.........a. m.
7:30.........a. m.	8:00.........a. m.
8:30.........a. m.	9:30.........a. m.
10:00.........a. m.	10:30.........a. m.
11:30.........a. m.	11:30.........a. m.
12:30.........p. m.	1:00.........p. m.
2:00.........p. m.	2:30.........p. m.
3.10.........p. m.	3.10.........p. m.
et toutes les demi-heures de 4:00 p. m. jusqu'à 9:00 p. m. Le train suivant partira à 10:00 p. m. Le dernier train quittera le Lac à 11:15 p. m.	et toutes les demi-heures de 4:00 p. m. jusqu'à 9:00 p. m. Le train suivant partira à 10:00 p. m. et le dernier train à 11:45 p. m.

Les trains partiront de la gare des Champs-Elysées.
Les heures sont celles de la ville.
J. T. HARAHAN Président.
13 juil—

NLLE-ORLEANS, TEXAS ET CALIFORNIE, ROUTE DU SUD
Southern Pacific Star and Crescent Route.
VOIE FERREE

—COMPOSEE DE—
Morgan's Louisiana and Texas Railroad, G. H. & A. system, Southern Pacific Railway.
Départ:
Nouvelle-Orléans pour Alexandria.. 7:15 A. M.
Nouvelle-Orléans pour Houston.... 12 M.
Alexandria pour la Nouvelle Orléans 5:00 A. M.
Houston pour la Nouvelle-Orléans.. 6:15 P. M.
Arrivée
A la Nlle-Orléans d'Alexandria...... 4:45 P. M.
A la Nlle Orléans de Houston........ 8:30 A. M.
A Houston de la Nlle-Orléans....... 6:40 A. M.
A Alexandrie de la Nlle-Orléans..... 6:50 P. M.
Sleepers entre la Nlle-Orléans et Houston.
Et silver-palace sleeping car sans changement jusqu'à San Francisco.
Jonctions à Houston avec tous les chemins de fer. Durée du voyage à Galveston par cette voie, 23 HEURES. Billets à vendre et places dans les sleeping-cars à retenir tous les jours au bureau, au coin des rues Magazine et Natchez.
A. C. HUTCHINSON, Président.
J. G. SCHRIEVER. Traffic manager 17mai—1an

Route du Sud pour la Californie
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'Arkansas, le Vieux et le Nouveau Mexique et la Californie.
L'express pour la Californie part de la Nouvelle-Orléans de la gare au pied de la rue Terpsichore à 12.15 de l'après-midi. Ce train s'arrêtera seulement à la Vacherie St-Charles, Donaldsonville et Plaquemine entre la Nouvelle-Orléans et la Jonction de Baton Rouge.
Des Chars dortoir Pullman sont attachés à ce train de Cheneyville à San Francisco.
Le convoi d'agrément pour Baton Rouge part de la Nouvelle Orléans au pied de la rue Terpsichore à 3 heures de l'après-midi et s'arrête à toutes les habitations.
L'express direct arrive à la Nouvelle-Orléans, à la gare au pied de la rue Terpsichore à 7:30 a. m.
Le convoi d'agrément de Baton Rouge arrive à la Nouvelle Orléans à midi.
Les passagers pour Baton Rouge peuvent prendre l'un ou l'autre de ces deux trains.
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 Terpsichore.
A. S. GRAHAM. Agent au Dépôt des Billets.
B. W. McCULLOUGH. Aide agent gén. des passagers, Marshall, Tex.
A. C. TOWNSEND. Agent Général au Dépôt des Passagers, St Louis, Mo.
H. M. HOXIE. 2e Vice président, St Louis, Mo.
31oct—

Southern California Route.
The Texas and Pacific Railway.

NOW OPEN FOR BUSINESS.
Is the direct line from NEW ORLEANS to NORTHERN, EASTERN, WESTERN AND CENTRAL TEXAS and all points in Arizona, Old and New Mexico and CALIFORNIA.
California express leaves New Orleans from depot foot of Terpsichore st at 12 15 noon. This train will stop only at St Charles Vacherie, Donaldsonville and Plaquemine between New Orleans and Baton Rouge Junction.
Pullman Palace Sleeping cars on this train from Cheneyville to San Francisco.
Baton Rouge accommodation leaves New Orleans at 3 P. M. and stops at all plantations.
Through express arrives at New Orleans at depot foot of Terpsichore st at 8:00 a. m.
Baton Rouge accommodation arrives at New Orleans at 11.40 A. M.
Passengers for Baton Rouge can take either of these two trains.
For tickets or information apply at 47 St Charles street corner of Gravier street, or depot foot of Terpsichore street
A. S. GRAHAM Ticket Agent.
B. W. McCULLOUGH, Ass't Gen Passenger Agent, Marshall, Tex.
F. CHANDLER, General Passenger Agent, St. Louis, Mo
H. M. HOXIE, Third Vice President, St Louis, Mo.
2 déc—

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAILROAD.

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

	Leave.	Arrive.
Express	6 22 a. m.	9:57 p.m.
Coast accommodation	3:37 p. m.	9:02 a. m.
Fast Mail	6:12 p. m.	9:32 a. m.
Sunday Excursion	7.15 a. m.	9.12 a. m.
Wednesday Excursion	7.15	8 37

ONLY ONE CHANGE OF CARS TO NORTHERN AND EASTERN CITIES.
Drawing Room Cars attached to Coast train. Fare 25 cts each way.
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. H. SMITH, Ticket Agent,
J. T. HARAHAN, Superintendent,
12 mai—

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAILROAD.

La route la plus courte et la plus rapide à toutes les villes de l'Est.
ALLANT SANS CHANGEMENT JUSQU'A PENSACOLA, SAVANNAH, NASHVILLE LOUISVILLE MONTGOMERY, CINCINNATI, ST. LOUIS, ATLANTA, LYNCHBURG ET WASHINGTON, EN CHARS DORTOIRS.
TRAINS COMPLETS DE LA NOUVELLE ORLEANS A LOUISVILLE

	Depart.	Arrivée.
Express	6.22 a. m.	9.57 p. m.
Côte accommodation	3:37 p. m.	9:02 a. m.
Malle rapid	6 12 p. m.	9 32 a. m.
Excursion du dimanche	7.15 a. m.	9.12 a. m.
Excursion du mercredi	7.15	8.37

UN SEUL CHANGEMENT DE CARS JUSQU'AUX VILLES DU NORD ET DE L'EST.
Des wagons de chasseurs sont ajoutés au train. Des chars-salons seront ajoutés aux trains d'agrément. Prix 25 cts par voyage.
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.
De la Nlle-Orléans 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—

LIGNE COMMERCIALE FRANÇAISE

ENTRE LE HAVRE, ANVERS, BORDEAUX ET LA NLLE-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.		

Le nouveau Steamship BORDEAUX partira pour le Hâvre vers le 1er août et sera suivi par le steam-ship PARIS vers le 25 août 1883.
Billets de passage (entrepont) de la Nouvelle-Orléans au Hâvre, $40.
Billets d'aller et retour (entrepont), valables pendant six mois, $65.
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.
Le Steamship PARIS est parti de Bordeaux le 22 juillet. Le Steamship MARSEILLE suivra, partant du Hâvre vers le 1er août, d'Anvers le 7 août de Bordeaux le 12 août.
La Compagnie se réserve les droits de changer les dates des départs, et de remplacer ces vapeurs par d'autres.
Pour achats de billets, etc., s'adresser à
FORSTALL, CLAYTON & CO. 172 rue Commune.
13 av

Photographie Artistique.
Galerie de Photographie et de bel Art
—DE—
WASHBURN
109 RUE DU CANAL - - NOUVELLE-ORLEANS.

Le plus grand établissement au Sud. Perfection dans tous les départements. Tous les portraits connus de l'art, faits, depuis le plus petit portrait médaillon jusqu'à grandeur d'homme, à l'huile, à l'encre de Chine, au crayon et aux couleurs à l'eau.
Nous faisons une spécialité de copier et de grandir des portraits petits ou passés, et de préserver la ressemblance avec fidélité. Il sera répondu promptement par la Poste aux ordres transmis ou aux informations demandées par la malle.
Nous ne faisons que des travaux supérieurs. Nos prix sont raisonnables. Nous invitons cordialement le public à venir visiter notre galerie—visite qui n'obligera à rien.
Etabli en 1845. WASHBURN, Artiste-Photographe.
2 mai—

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 plaqué, d'éventails 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—1an

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 la nomenclature complète dans une autre colonne. La maison se charge des ordres de la campagne et garantit de les remplir avec soins et célérité.
Dépôt du Sirop pectoral balsamique de Duconge.
Agence pour la vente de Willet's Dysentery Remedy.
1er sept 82—1an

CHEMINS DE FER.

Grande Route de Jackson.

Chicago, Illinois Central R. R. Co.
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.
A partir du dimanche, 27 mai 1883,
DOUBLE TRAINS QUOTIDIENS qui partent et arrivent à la gare de la rue Calliope comme suit:

DEPART.	ARRIVEE.
Express No 2 9 15 A. M	Express No 2 7 00 A. M.
Express No 3 5 30 P. M	Expr No 3 10 45 A. M.
Excursion du dimanche No 12.. 7 30 A. M.	Excursion du dimanche No 11.. 8.30 P. M.

Nos 1 2 3 et 4 partent tous les jours, Nos 11 et 12 le dimanche seulement.
Bureau des Billets, 22 rue du Camp, coin Commune.
A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
J. W. COLEMAN, Asst. Agent Gén. des Pass
C. M. SHEAFE, Surintendant.

Great Jackson Route.

Chicago, Illinois Cent. R. R. Co.
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.
On and after Sunday May 27th 1883, DOUBLE DAILY TRAINS leave and arrive at Calliope Street Depot, as follows:

LEAVE	ARRIVE
Express No 2 9 15 A. M	Express No 2 7:00 A. M
Mail No 3... 5:30 P. M	Express No 3 10:45 A. M
Sunday Excursion No 12... 7:30 A. M.	Sunday Excursion No 11..... 8:30 P. M

Nos 1, 2, 3 and 4 run daily, Nos 11 and 12 Sunday only.
Ticket office, 22 Camp street, corner Common.
A. D. SHELDON Ticket Agent.
J. W. COLEMAN, Asst. Gen. Pass. Agent.
C. M. SHEAFE, Superintendent

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. WALKER, Agent-Général du départ des passagers Mobile, Ala.
14 fév—1an

ANT. CARRIÈRE,
E. CARRIÈRE, CHAS. J. CARRIÈRE
A. Carrière & Sons
Négociants-Commissionnaires,
No 132 rue Gravier.
Avances libérales sur consignations à nos amis de Londres, Liverpool, le Havre et Bordeaux.
10 mars

Dentistes
C. E. KELLS & M. VIET,
[illegible]
Opérations de tout genre dans le ressort de leur art.
Pose de palais artificiels

G. P. MALONEY, D. D. S,
DENTISTE.
BUREAU ET RESIDENCE,
100.....RUE DU CANAL.....100
près Baronne.
Dentiste du couvent des dames Ursulines.
Travaux dentaires de tous genres à des prix modérés.
Extraction de dents sans douleur.
Marchand de tous articles de dentiste aux prix établis.
25 août—

Viennent d'être reçus de France, DE BEAUX VERRES.
Les meilleures qualités, Cristal de Roche.
Véritables verres-cailloux.
E. CLAUDEL
Opticien,
rue du Canal, près Camp.
1 —1a

BODLEY BROTHERS
ONT un 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 bagasse, charrettes pour fermes, charrettes à [illegible], petites charrettes de toutes dimensions, [illegible], colliers de chevaux, matériaux pour voitures, graisse pour essieux, moyeux. Nous appelons l'attention sur nos essieux durcis, nos moyeux forgés à froid et [illegible] extra destinés à nos charrettes et wagons, lesquels sont fabriqués dans nos propres ateliers, à Wheeling, W. Va., avec des matériaux choisis et par de très habiles ouvriers. Nous garantissons tout, ne craignons aucune concurrence et répondons aux plus fortes demandes.
Dépôt 61 rue Carondelet

FEUILLETON

No 19 Commencé le 13 juillet.

LES REPRÉSAILLES DE LA VIE

PAR

EDOUARD DELPIT.

Suite

—Eh! gamin, tu as fait là de la jolie besogne! L'escalier est démoli. La fenêtre est trop haute. Tu mériterais que je te laisse t'en tirer tout seul.

—Mon capitaine, bégaya Sébastien, la femme qui pleure m'appelle au fond. Je ne peux pas lever la tête.

—Regarde-moi!

—Oui, mon capitaine. Mais je ne peux pas.

—Si, regarde moi, et tiens bien ce que tu tiens, si tu t'appuies à quelque chose de solide.

—Rien n'est solide, mon capitaine. Je vais tomber. C'est trop noir.

Arrivé au bord du trou, Jean vit qu'il n'aurait pas le temps de tourner les roches, et maintenant il n'y avait plus moyen de gagner le balcon. L'enfant penchait le front. Ses prunelles dilatées avaient une expression de frayeur indicible.

—Regarde-moi! répéta l'officier, dont le cœur se serrait atrocement.

Elle, Béatrix, agonisait là-bas, et il n'avait qu'un espace de trois mètres à franchir! Il se débarrassa de sa pelisse avec un geste d'indifférence suprême. Il n'y aurait pas grand mal, après tout, s'il y tombait avant l'enfant. Certainement il ne reviendrait pas sans lui. Les guides criaient:

—Nous allons chercher une planche.

Il n'entendit même pas. Une seconde encore, Sébastien roulait, car ses petits doigts s'ouvraient, lâchant leur appui. Jean fit craquer tous les muscles de son être, il se ramassa et prit un élan terrible.... L'enfant vit les ténèbres de l'abîme s'éclairer d'une lueur éblouissante. Le dolman blanc passait dans un bond de tigre. Sébastien ferma les yeux.... Quand il les rouvrit, l'officier était sous le balcon. Dans cet espace resserré, les doigts cramponnés à la corniche de pierre, il semblait vraiment avoir plus peur que le petit garçon. Le vertige était parti. L'enfant ne songeait plus à cette femme maudite. Ses jambes pendaient le long de chaque épaule de son sauveur. Il souriait.

—Tu sautes bien, toi! il faudra m'apprendre. Je te remercie, mon capitaine. Sans ton dolman qui m'a caché le trou, j'allais être mangé.

Lautenbourg, ébranlé, n'osait se retourner. Doucement, il attirait le petit contre ce fameux dolman dont l'apparition avait rompu le charme. Quand il l'eut mis à son côté, tout près du mur, il se plaça devant lui. Madame de Roquelensal se dressait en face d'eux. Elle avait recouvré ses forces. Elle accourait la première. Ils échangèrent un regard intraduisible. Pauline, la toilette en désordre, poussait des exclamations folles, allait et venait, se tordant les bras. Le danger était loin, mais cela lui remettait les nerfs. M. Fériard, la figure épanouie, envoya une accolade à travers l'espace.

—Vous avez un fier courage! Je ne me trompe pas dans mes amitiés, moi!

—Elles s'en chargent pour vous, grommela le baron traîné par un des guides.

Il se frottait les jarrets, il lui aurait été vraiment difficile de trouver un pareil élan. Cela le vexait, puisque son fils était sauf! Ephraïm Neisser, accouru avec les autres, enfonçait dans cette figure maladive la vrille de ses yeux chercheurs. Il n'avait pas encore perdu l'habitude des ténèbres, Ephraïm, et une idée lui étant venue que quelque mystère lucratif pouvait bien se dérober sous le calme de ce ménage mal assorti, toute la tension de son cerveau se concentrait sur le baron. Il s'était rendu à dessein méconnaissable pour le banquier Fériard, afin de mieux étudier Roquelensal. Cette voix grêle, ce corps émacié, ce visage de satyre maintenant glacé, lui rappelaient un soir lointain, le bruissement de billets de mille francs, l'apparition d'un être sautillant et petit dans la nuit et la neige.

—A présent, mon officier, dit le plus jeune des guides, il faut le pont de la légende. On ne saute pas deux fois de la même façon. Et avec un démon comme le petit monsieur, je ne réponds de rien.

Les paysans enthousiasmés partirent tout de suite. Béatrix s'aperçut qu'une teinte terreuse se répandait sur le visage hâlé de M. de Lautenbourg. Pauline ne voyait rien: elle sanglotait!

—Qu'avez-vous? demanda la baronne frissonnante. Etes-vous blessé? Vous vous soutenez à peine.

Jean, comme Sébastien tout à l'heure, avait le vertige! La réaction se faisait. Derrière les jeunes femmes s'étendaient le carrefour et la forêt, mais derrière lui, le touchant, le poussant, s'élevait le vieux donjon. A ses pieds, il y avait une pente, tandis que vers l'autre ruine les roches formaient un rempart. Le baron, pris aussi de vertige, sans savoir pourquoi, s'alla pendre au poignet du banquier.

—Je sens mon attaque qui me revient. Quand je vous disais! De vraies parties de plaisir!

On arrivait enfin avec la planche, une grosse planche mal équarrie, capable de porter le donjon lui-même. On la glissa en travers. Alors se passa une scène étrange: Lautenbourg baissa les paupières et se colla au mur. Une souffrance inouïe marbrait son visage. Il n'avouerait pas cela, non! lui, le brave, peur! il avait peur! Avec cet instinct merveilleux des âmes, Béatrix devina. Souriante, les mains tendues, avant qu'on pût l'en empêcher, elle traversa le pont mobile.

—La mère veut vous remercier la première. Donnez-moi l'enfant et passez. Je vous suis.

—Vous êtes un ange! balbutia Jean. Oui, je tremblais. J'avais peur. Il me plaît de vous l'avouer. M'humilier devant vous est une ivresse pour moi. Si je ne l'avais sauvé, je ne serais point revenu. Je vous aime.

Il porta la petite main tremblante à ses lèvres, répétant d'une voix étouffée:

—Je vous aime!

Sébastien pleurait, craignant une semonce. La baronne l'enveloppa dans sa robe.

—Passez donc! fit-elle avec force.

Lautenbourg obéit machinalement.

De l'autre côté, des bravos éclatèrent: Béatrix amenait son fils attaché à ses épaules. Madame Fériard elle-même en convint: la femme aux cheveux blancs avait l'aspect d'une madone. Le jour était à son déclin, quand on redescendit les sentiers abrupts. Cette fois, Pauline donnait le bras à M. de Lautenbourg. Les Roquelensal suivaient l'autre chemin. La créole parlait de se brûler la cervelle avec un certain petit revolver à crosse de nacre, qui d'ailleurs ne pouvait partir, à cause de l'élégance de sa forme.

—Vous l'aimez! cela crève les yeux. Jusqu'à votre cicatrice qui en pâlit. Et la récompense est au bout. Il n'y a que les chevaux de course qui sautent les fossés pour rien.

En montant en calèche, madame de Roquelensal demanda que le dîner les réunît tous. Déjà l'invitation avait été faite par le baron. Lautenbourg voulut refuser. Il se sentait trop troublé pour rester maître de lui pendant une soirée entière. Le mari, ne pouvant faire moins, insista, M. Fériard déclara que, un toast solennel était de rigueur, il y fallait la présence du héros. Jean se laissa convaincre. Durant le trajet, les yeux de Béatrix ne rencontrèrent pas les siens une seule fois.

La nuit venue, ils marchèrent silencieux sous le bosquet des catalpas. L'ombre les enveloppait. L'officier ne voyait plus que les cheveux blancs éblouissants comme un diadème.

Il crut rêver, quand le bras de la jeune femme vint s'appuyer au sien.

—Monsieur de Lautenbourg, disait madame de Roquelensal, je vous dois une reconnaissance éternelle. Rien de lâche ne doit rester entre nous. Rien de caché non plus. Vous m'avez dit que vous m'aimiez. Ecoutez-moi: je suis une femme morte. Mon cœur est dans un tombeau, rien ne l'en descellera. Je n'ai pas la consolation des doux souvenirs. Celui que j'adore et que chaque jour je pleure me haïssait. Oh! n'en soyez pas surpris: ce fut ma faute, la faute de mon orgueil, de mon indomptable froideur. Mais aucun sentiment humain, pas même ma tendresse pour mon fils, ne pourra déranger l'idole que j'ai porte en moi. Je vous devais cet aveu. Je vis du passé. Vous, monsieur, vous avez l'avenir. Bien des femmes sont plus dignes de vous attacher. Je prierai Dieu d'en mettre une sur votre chemin, capable de vous donner le bonheur que j'ai toujours ignoré.

Jean était en proie à une émotion si violente qu'il ne pouvait prononcer un seul mot.

—C'est fini, n'est-ce pas? reprit Béatrix. Vous ne me parlerez plus comme vous l'avez fait ce matin? Vous ne m'aimerez plus?

—Je ne puis vous obéir.

—Pourquoi?

—Je me suis battu pour la France, je vous l'ai dit. Eh bien, en France, à Bazeilles.... Vous frissonnez!

—Si vous saviez le mal que vous me faites!

—Bref, sur un champ de bataille, une aventure m'arriva, qui devait décider de ma vie entière. La vie d'un homme, c'est un amour vrai. Ces amours-là viennent comme des rêves; souvent on ne les achève que dans la mort. Voilà pourquoi je voudrais bien mourir.

—Oh! taisez-vous! sanglota Béatrix. Votre voix à des intonations qui me bouleversent.

—Nous avions défendu le village pied à pied. Il ne restait plus autour de moi qu'une poignée de zouaves.... Vous frissonnez encore?

—Quel martyre!...... Allez, je vous écoute.

Je me rappelle. Nous cherchions à gagner la route de Carignan. Un de mes camarades tomba. Voici ce que j'ai trouvé sur lui: ce portrait.

Il s'était rapproché des sources du jardin. A travers une ogive de verdure, la lune éclairait le bosquet. L'émail cerclé d'or rayonna aux regards de madame de Roquelensal.

Elle poussa une exclamation d'agonie.

—Moi! moi!

Et, se redressant:

—Mais alors, il m'aimait!

Jean eut un éblouissement. Il l'enveloppa de ses bras et, dans une étreinte éperdue:

—Oui! cria-t-il. Béatrix, ma femme, je t'ai toujours aimée.

Elle recula de deux pas, livide, les yeux fixes. Ses bras battirent l'air. Brusquement elle vint tomber sur sa poitrine, en disant:

—Mon Dieu! ne me réveillez plus.

Et, croyant à un de ces rêves dont il lui parlait tout à l'heure, elle perdit connaissance.

IV

—Alors, monsieur, puisque c'est vous, on peut tout dire? s'écria la grande paysanne, sûre à présent que le comte de Ceudon n'était pas un revenant.

Bernadille avait passé la nuit au chevet de sa maîtresse, et, convaincue que la folie prenait la pauvre femme, elle avait demandé la permission d'interroger elle-même le fantôme. Dès l'aurore, laissant Béatrix reposer, elle était partie. A l'aide de quelques indications recueillies auprès des gens du pays, elle avait traversé la Tepel en bac, longé les bois, descendu un vallon et découvert enfin la retraite de l'officier. Une maisonnette de garde-chasse, d'apparence presque pauvre, tapissée d'une vigne centenaire. Les lézardes témoignaient que vigne et maison avaient vieilli ensemble. Le toit de briques vernissées s'ombrageait de longues branches de sapin. Un rosier sauvage égayait l'austérité un peu morne de la cour. Un hangar, embaumé de foin, abritait le cheval qui, pour être né dans les écuries de l'archiduc, n'en hennissait pas moins de plaisir sous la caresse de l'arome frais des bois. Bernardille avait pénétré chez M. de Lautenbourg sans la moindre difficulté. Près de la fenêtre enguirlandée de plantes grimpantes, Jean écrivait sur une petite table rustique. Son lit n'était pas défait. Une boîte de pistolet s'y ouvrait, avec tous ses accessoires. Les décorations étoilaient le parquet de la chambre. A côté de l'écritoire, une miniature cerclée d'or représentait une tête blonde. Aux yeux rougis du capitaine on devinait l'insomnie et des larmes. Bernadille arrangea son fichu, donna un tour à son madras et fit une révérence grave. Il lui tendit les mains.

—Béatrix?

Ce fut après un long regard échangé que la brave femme poussa son exclamation:

—Alors, monsieur, on peut tout vous dire?

—Oui, c'est bien moi! Pour mon malheur et le sien. Tenez, vous allez emporter cette lettre. Vous la lui donnerez.

Et plus bas:

—Vous la consolerez.

—Sauf votre respect, monsieur le comte, hasarda Bernadille, effrayée de ces allures, est-ce que monsieur le comte écrit des bêtises là-dedans?

—Elle ne me reverra plus!

—Bon! il ne manquait que cela! riposta la vieille. Alors, c'est une manie chez vous, monsieur le comte? Ce n'est pas possible, ce que vous voulez faire. Moi, je ne comprends guère ces choses-là, mais j'engagerais mon salut que, le vrai mari, c'est vous.

—Aussi je me punis.

—Vous punissez madame, voilà tout. Elle est une sainte, madame. Elle n'aimait que votre âme et son fils. Les hommes sont des jaloux; ils ne devinent rien. Il faut leur crier ce qu'on pense pour qu'ils le croient. Notre demoiselle vous a épousé à seize ans, n'est-ce pas? Son père ne la gâtait guère. Elle riait une fois toutes les Pâques, et encore! Cela lui sembla terrible, ce mariage; elle avait quasiment peur de vous. Mais, pour être amoureuse! Oh! monsieur le comte! les paysannes s'y connaissent autant que les grandes dames. Elle vous aimait, à en trembler. Ce qui s'est glissé depuis entre vous, ma foi, je n'en sais rien; le seul secret que madame ne m'ait jamais confié. Toujours est-il que vous êtes parti comme l'éclair, et vous êtes mort, et nous sommes parties à notre tour, seules toutes les deux, au milieu des guerres, des incendies, du tapage, de la misère, tout le diable et son train, que j'ai bien cru ne plus revoir le château de Moulyclas. Et des morts par-ci, et des mourants par là. Nous retournions cela, nous regardions, nous cherchions. Madame, sans larmes et sans peur, allait, allait comme une condamnée. J'avais une frayeur de la voir passer de fatigue et de chagrin dans mes bras! Vrai, vous auriez bien dû dire que vous ne vouliez pas être retrouvé!

—Pauvre Béatrix!

—Ensuite on s'est installé dans les Ardennes; ensuite la marquise de Pigoul est morte; ensuite madame est revenue chez son père.... ensuite....

—Assez! rugit M. de Ceudon; le reste me fait frémir.

Puis il reprit d'une voix étouffée:

—D'ailleurs, c'est tout simple! Elle était encore une enfant. A souffrir, les forces s'épuisent. Avec elles, la souffrance s'envole. Elle a voulu d'autres tendresses, un autre bonheur, le bonheur, car, moi, je ne le lui avais pas donné.

Une minute de silence se posa entre cette vieille femme qui ne comprenait plus et cet homme dont la jalousie déchirait la poitrine.

Ceudon, comme se parlant à lui-même, éleva de nouveau la voix.

—Ce qui me confond, c'est sa hâte. N'avoir pas attendu la certitude de ma mort!

Il s'était levé. Lentement des larmes coulaient le long de ses joues, se noyant dans les plis de la cicatrice. Il appuya la tête contre la muraille nue, ne voulant plus interroger, ne voulant plus savoir. Bernadille étendit les mains avec solennité.

—Aussi vrai que la défunte dame de Félenzac m'apprit à lire, aussi vrai j'ai lu votre papier de décès, monsieur le comte. Le ministre de ces affaires-là en a donné l'acte. M. de Roquelensal lui-même l'a porté.

—Impossible! Il faut des années avant qu'un homme disparu soit tenu pour mort. Mais Béatrix aimait sans doute.

—Bonté divine! on voit que vous ne l'avez pas vue avant la noce. Elle épousait par obéissance.

—Elle était libre.

—Non, le vieux faisait semblant d'agoniser. Et puis......

—Achevez donc, vous me tuez! fit Sébastien, les yeux ardents.

—Ma foi, marmotta la paysanne, il y a une histoire terrible. On dit que le baron avait juré sur Notre-Seigneur....

—Quoi?

—Dame! je ne sais pas.... Mais je sais qu'il a oublié le Christ. Entre nous, ces serments-là ne sont guère de notre pays. Je ne m'étonne pas qu'il se soit parjuré. Pour madame, ses cheveux ont blanchi. Mais après, jamais M. de Roquelensal n'a revu la couleur de son pied. Ah! je vous en réponds. Seulement, le petit est là.

Il se pressait les tempes.

—Que faire? Plus de nom, plus de patrie. Pour la fuir, j'ai franchi tous les obstacles, et je la retrouve, et je l'aime atrocement.... Plutôt que de la laisser à l'autre, je le tuerais.

Bernadille réfléchissait. Son visage brun se rembrunissait davantage.

(*A continuer*)

Livres, journaux, etc.—La maison B[illegible]ard fait dans le moment l'ouverture des caisses qu'elle a reçues dernièrement de New York, et qui renferment des myriades d'articles tels que livrets, portefeuilles, carnets, papier à lettres, enveloppes, encres, écritoires, plumes, porte-plumes, albums, autographes, porte-monnaie, articles se distinguant tous par une originalité et un cachet de bon goût. Par la même occasion la maison a reçu tout un assortiment de livres nouveaux, des œuvres classiques, scientifiques et littéraires. De ces dernières il en est de fort jolies et portant les signatures de romanciers, à juste titre, les plus lus et les plus renommés.

Wagons spéciaux pour les monts Alleghany.—L'hôtel connu sous le nom de "Cresson Mountain House," et situé au sommet des monts Alleghany, a été ouvert récemment à ses habitués et au public. La compagnie du Pennsylvania Railroad a ajouté à ses trains express de jour, entre Altoona et Cresson, des voitures ouvertes à l'usage des voyageurs qui veulent admirer les incomparables paysages dont cette région montagneuse abonde. La nature y est grandiose et captive et absorbe l'attention. En fait de points de vue, nous citerons en première ligne le "Horseshoe Curve," site qui ne cède en beauté pittoresque à aucun de ceux qui attirent en Suisse les touristes de toutes les parties du monde.

Les trains de chemin de fer Louisville et Nashville partant d'ici à 8 h. 22 m. du matin, arrivent à Steubenville, dans l'Ohio, le matin, de sorte que le trajet de ce dernier point à New York s'accomplit en un jour. Or, la région [illegible] dont nous parlons plus haut est précisément celle qui s'étend de Steubenville à New York. Les voyageurs la traversent donc et l'admirent en pleine lumière. Ceux qui se chargent de sleeper [illegible] pendant tout le voyage, substitution d'une nouvelle voiture fraîche et propre à celle partie de la Nlle-Orléans s'opérant à Louisville, à 3 heures de l'après midi.