L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.
Bureau: No 73 rue de Chartres.
NOUVELLE-ORLEANS,
JEUDI 25 JUILLET 1878.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

Les magnifiques navires de cette ligne 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 il suit:

LABRADOR, Sanglier, mercredi, 31 juillet.
CANADA, Frangeul, mercredi, 7 août.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

Première cabine (vin compris)......$100
Deuxième — — 65
Troisième — — 35

Billets d'aller et retour à prix réduits.

Passage d'entrepont avec aménagement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $26 en or pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.

Les paquebots marqués d'une astérisque ne prennent pas de passagers d'entrepont.

L. GRAND, Agent, Gallier Court, No 2, Nouvelle-Orléans.

4mai—1a

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

STEAMERS ENTRE BRÊME ET LA NOUVELLE-ORLÉANS, VIA LE HAVRE, SOUTHAMPTON ET LA HAVANE.

Les steamers du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD reprendront leur service régulier l'automne prochain.

Ces steamers font escale, en venant ici, au Havre et à la Havane, et, en allant en Europe, à la Havane et à Southampton.

PRIX DU PASSAGE:

De Brême, Southampton ou le Hâvre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre...$150 en or. | Entrepont...$36, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Hâvre ou Brême:
Chambre...$150 en or. | Entrepont...$45, en or.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre...$35 en or. | Entrepont...$15, en or.

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

N. B. Notre agent pour le Texas, M. Peter H. Erhard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:
De Brême à Galveston......$42 00 en or.
De " à Indianola......45 50 do.

La compagnie se réserve le droit de changer la route des steamers, leurs jours de départs annoncés et les prix du passage.

Les soussignés vendent des billets de passage de Brême, Southampton ou le Hâvre à la Nouvelle-Orléans.

Pour plus de détails, s'adresser à ED. F. STOCKMEYER & CO., Agents, No. 42 de la rue de l'Union.

12 juin—

Pour New-York directement.

Ligne des steamers Cromwell entre New-York et la Nouvelle-Orléans.

CETTE LIGNE SE COMPOSE des steamers suivants:
KNICKERBOCKER,
NEW ORLEANS,
HUDSON,
CORTES.

Le steamer NEW ORLEANS, Capt. Geo. A. Dearborn,

Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse **MERCREDI, 31 juillet, à 8 h. A. M.**

Assurance sur chargement par cette ligne à 1|2 pour cent.

Passage—Cabine......$50
Entrepont......25
Billet d'excursion......80

Cette ligne prend du fret et donne des connaissements pour LIVERPOOL, BRÊME et le HAVRE.

Pour fret ou passage, s'adresser à ALFRED MOULTON, Rue Carondelet No 41.

4mai—1an

STATE LINE.

De New York à Belfast et à Glasgow, TOUS LES JEUDIS.

Confort, Rapidité, Sécurité.

BILLETS, aller et retour, pour tous les points de l'Europe, aux prix les plus bas.

Salon, Secondes cabines et Entrepont.

Pour billets, informations, etc., s'adresser à AUSTIN, BALDWIN & CO., 72 Broadway, New-York, ou à A. K. MILLER & CO., 35 Carondelet, Nouvelle-Orléans.

C'est la seule ligne ayant des secondes cabines; elle offre aux voyageurs des avantages sous le rapport de l'économie et du confort que ne présente aucune autre route.

24 mars—6 mois1 2 sem

LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.

La seule ligne transatlantique sous PAVILLON AMÉRICAIN. Un départ tous les JEUDIS, de Philadelphie.

LIGNE RED STAR, POUR ANVERS.

Un départ de NEW-YORK et de PHILADELPHIE, alternativement, TOUS LES 15 JOURS. C'est la route la meilleure et qui coûte le moins pour toutes les parties de l'Europe centrale, l'Italie, etc. S'adresser à PETER WRIGHT & SONS, Philadelphie, ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet, Nlle-Orléans.

10 mai—9mt124

Ouverture de la Pharmacie HOMŒOPATHIQUE DE BŒRICKE & TAFEL.

Cette pharmacie vient d'être ouverte au **No 130 de la rue du Canal, NOUVELLE-ORLÉANS.**

ELLE est la succursale des pharmacies établies depuis 1835, à New York et à Philadelphie. On trouvera toujours les médicaments homœopathiques purs, les boîtes de remèdes à l'usage des familles, ainsi que les ouvrages en français en anglais et en allemand.

PRIX DE NEW-YORK.

6 déc—1 an

JURGIELEWICZ'S ANTI-RHEUMATIC MIXTURE. Patented.

Guérison positive des rhumatismes, de la goutte, de la névralgie et de toutes les maladies provenant de l'impureté du sang. La mixture anti-rhumatismale de Jurgielwicz est le remède le plus populaire du pays. Il a plus de vente que tous les autres remèdes ensemble et c'est le remède le plus efficace qui existe.

Il est recommandé par tous les principaux médecins et c'est une mixture purement végétale. Si le malade après avoir consommé une ou deux bouteilles ne s'en trouve pas mieux, il peut être sûr qu'il ne souffre d'aucun des maux ci-dessus mentionnés et il sera inutile de continuer. Prix de la bouteille $1 50.

A vendre par tous les principaux droguistes.

FEESLEW & CO. propriétaires, P. O. Box 1408 Nlle-Orléans.

17 nov 1an

VAPEURS.

Ligne de Mobile et Mondurne.

Le steamer en fer américain de 1ère classe, **W. B. WARD, Jr.,** Capt. G. PIERATT, partira vendredi MARDI 15 juillet, à 5 h. P. M. de [illegible]

Pour fret ou passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à S. OTERI & BRO., 23 et 25 Front Levée, 24 et 26 Fulton, entre Gravier et Poydras.

N. B.—Le "Ward" fera le service ci-dessus régulièrement avec nos goëlettes régulières.

7 mars—1 an.

Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas.

A dater du 3 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue [illegible], à sept heures et demie du matin, pour Westwego, et transportera les passagers qui se rendront aux stations du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas. Il quittera Westwego à 5 heures du soir et arrivera à la Nouvelle-Orléans à 5-45 P. M.

Le bateau qui se rendra au train d'excursion de dimanche partira d'ici à 8 heures du matin et sera de retour le même soir pour à 5 heures 45 m. du soir.

Le fret reçu au même endroit, à 3 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE, Surintendant.

4 déc—

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 YAZOO VALLEY, remplaçant le NATCHEZ, Frank Beck Jr. Capitaine, A. A. Roland, Commis.

Se reliant, à Vicksburg à la ligne Parisot pour la rivière Yazoo, et à la ligne Anchor pour Memphis, Cairo et St-Louis.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à J. S. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.

Le soussigné prend le fret et signe les connaissements pour Trenton, Monroe et toutes les stations du chemin de fer de Vicksburg, de Shreveport et du Texas.

W. B. BROCKETT, Agent.

25sept—1a Au No 38 de la rue des Magasins.

Pour Grand Ecore.

Départ tous les SAMEDIS, à 5 h. P. M.

Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandrie, les débarcadères de Norman, Harbia, Ware, et tous les autres ports intermédiaires de la Rivière-Rouge. Le beau bateau à vapeur NEW BART ABLE, Capitaine R. SINNOT. Commis GEO. C. HAMILTON, partira ainsi qu'il est dit ci-dessus. Il répondra à tous les appels. Pour fret ou passage, s'adresser à R. W. ADAMS, No 21 Commercial Place.

17nov—1a

BAYOU SARA.

Paquebot régulier de la malle pour Bayou Sara, deux fois par semaine.

Deux voyages par semaine. Départ tous les MERCREDIS et SAMEDIS à 5 heures P. M.

Pour Bayou Sara, Waterloo, Hermitage, Port Hudson, Loddell Store, Bâton-Rouge, Plaquemine et tous les débarcadères intermédiaires, le paquebot de première classe,

OUACHITA BELLE,

J. C. Libano, capitaine, J. H. Mossop, commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à BRITTON & EPPLER, 82 Gravier. LORD & McPEAKE, 48 Camp.

Oct 4—1a

Paquebot de la Côte jusqu'à Thibodeaux. Deux fois par semaine.

HENRY TETE.

J. E. AUCOIN, Capitaine, M. H. LANDRY, Commis.

Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les LUNDIS soir à 5 heures et tous les VENDREDIS matin à 10 heures.

Retour: Il partira de Donaldsonville tous les DIMANCHES et MERCREDIS matin.

Le TÊTE prendra du fret pour tous les débarcadères du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodeaux. Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à E. RIVET, 105 rue Decatur, près St. Louis.

16 juillet—1 an

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

Jusqu'à nouvel ordre, le steamer NEW CAMELIA, partira du Lac, comme suit: LUNDIS et JEUDIS, à l'arrivée du train de 11 heures du matin; le MERCREDI et le SAMEDI, à l'arrivée du train de 4 heures de l'après-midi, du N. O. City Railroad, partant de la rue du Canal.

Retour: Il quittera Madisonville les LUNDI, MARDI, JEUDI, VENDREDI et DIMANCHE matin. Le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'à "Old Landing".

Il se reliera, à chaque voyage, avec le steamer Baby, pour Covington.

FRET.

Le "New Camelia" recevra le fret, à chaque voyage, au Pont Magnolia, près du Bassin.

Ces voyages ne seront [illegible] tant que le steamer ne sera pas arrêté par le mauvais temps ou les basses eaux.

Les bagages (seulement) sont reçus à l'encoignure Canal et Carondelet, au départ du train correspondant avec le départ du bateau.

Pour plus de détails, s'adresser à C. M. SORIA,

23avril 78— Au No 20 de la rue de l'Union.

Baie St-Louis et Passe Christian.

Passage—75 cents pour l'aller et autant pour le retour.

Le beau steamer neuf NEW CAMELIA, à basse pression et transportant la malle des Etats-Unis, Capitaine WM. HANOVER, commencera un service régulier entre la Nlle-Orléans, la Baie St-Louis et la Passe Christian JEUDI, 2 mai. Il partira de l'extrémité du CITY RAIL ROAD, au Lac, tous les MARDIS et VENDREDIS, à l'arrivée du train de 11 heures du matin.

Il quittera la Passe Christian, pour la Nlle-Orléans, tous les MERCREDIS et SAMEDIS, à 5 heures du matin.

Un dépôt de fret vient d'être établi au Pont Magnolia, Nouveau Bassin; il y sera reçu du fret pendant toute la journée, les lundis et les jeudis, et jusqu'à 8 heures du matin les mardis et vendredis, sauf pour les chevaux et les bestiaux.

Pour les taux du fret et les autres renseignements, s'adresser à C. M. SORIA, Agent, No. 20 de la rue de l'Union.

Le service sera régulier à moins de mauvais temps ou basses eaux. 24mars—1m 15 oct.

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer neuf, NEW CAMELIA, très fin marcheur, à basse pression, transportant la malle des Etats-Unis, capitaine WM. HANOVER, fera désormais, régulièrement, une Excursion le Dimanche, à Mandeville, Louisbourg et Madisonville. Il partira de l'extrémité du "City Railroad" au Lac, à l'arrivée du train de 7 heures du matin, et sera de retour à la Nlle-Orléans le soir du même jour, à temps pour le train de 7 heures.

Prix du billet—aller et retour......$1 00.

Les excursions auront lieu régulièrement à moins de mauvais temps ou de basses eaux.

Pour plus de détails, s'adresser à C. M. SORIA, Agent.

21 mars1 5 oct— No 20 de la rue de l'Union.

POUR BILOXI, Ocean Springs, et la Rivière Pascagoula.

Le steamer entièrement neuf et à passagers, PEARL RIVERS.

J. Pettevent, capitaine, J. Staples, commis, fera, deux fois la semaine, des courses régulières aux villes d'eau ci-dessus mentionnées, partant du Nouveau Bassin, côté de la rue Delord près le pont Magnolia, le MERCREDI, à 10 heures du matin, et le SAMEDI à 4 heures de l'après-midi. Au retour, il quittera la Rivière de Pascagoula le LUNDI et le VENDREDI, à 4 heures du matin, s'arrêtant à toutes les villes de bains, et arrivant les mêmes jours à la Nlle-Orléans à 8 h. du soir, si le temps le permet. Passage, à Camp Ground, Biloxi et Ocean Springs, $1; à Pascagoula, $1 50. Repas, 50 cts. Pour fret ou passage s'adresser à bord, ou à OSCAR BOYDEN, Mechanics' and Dealers' Exchange, coin St-Charles et Gravier.

3 juillet—1m

CHEMINS DE FER.

The Great Piedmont Air Line,

Via Atlanta, Ga., et Charlotte, N. C.

LA route la plus courte de 72 milles pour New York et les points intermédiaires. Wagons dortoirs de Pullman, de la Nouvelle-Orléans à Atlanta; wagons-salon, avec lits, d'Atlanta à New York, par la voie de Richmond, sans changement. En réalité, pas de changement de chars entre la Nouvelle-Orléans et New York, les valises, sacs de voyage, &c., étant transportés par les "porters" dans un car propre et bien aéré au Union Depot, Atlanta, où les voyageurs ont 1 heure pour dîner confortablement dans un des hôtels de première classe situés dans le voisinage, ou au restaurant du dépôt. On arrive à Washington plus tôt que par toute autre ligne. On retient des places dans les wagons-dortoirs de la Nouvelle-Orléans à New-York. Les voyageurs, entre Atlanta et New York et les points intermédiaires, occupent dans les wagons-dortoirs, des compartiments correspondant à ceux qu'ils avaient de la Nouvelle-Orléans à Atlanta, ce qui leur évite l'ennui d'un changement de char pendant la nuit à Washington, changement qui a lieu sur les lignes rivales. Aucune autre route n'offre autant de facilités. Les wagons dortoirs en usage, sont des PULLMAN PALACE DRAWING ROOM CARS, le genre le plus moderne et le plus perfectionné de la compagnie Pullman. Les passagers à destination des White Sulphur Springs et des autres sources situées sur la ligne du Chesapeake & Ohio R. R. arrivent à 3 h. 17 m. du soir, et partent à 9 h. 45 m. du soir, dans des "sleepers" allant directement aux White Sulphur, évitant par là un temps d'arrêt de 10 heures à Charlotteville, et un départ du même endroit à 2 h. 30 m. du matin, inconvénient qui existe par les autres lignes.

La direction a le plaisir d'annoncer au public que, grâce aux perfectionnements qu'elle a introduits sur son chemin et dans le matériel roulant, cette courte ligne est la route la plus confortable et la plus rapide qui existe entre la Nouvelle-Orléans, New York et toutes les villes de l'Est. Pour renseignements, billets, checks, compartiments dans les wagons-dortoirs, et guides pour les villes de plaisance du Nord de la Géorgie, de la Caroline du Nord et du Sud et de la Virginie, s'adresser à J. W. COLEMAN, agent, coin Camp et Commune; W. J. HOUSTON, agent général des passagers et billets, à Atlanta; J. R. MACMURDO, agent général des passagers et billets, à Richmond; J. L. WALDROP, agent général des passagers pour le Sud; C. J. DUFFY, agent général des passagers pour le Sud, bureau du chemin de fer de Mobile, coin Camp et Commune.

3 juillet—1m.

Chemin de fer Pontchartrain.

La gare est au pied de la rue des Champs-Elysées, près la Levée, 3ème District.

EXCURSIONS au Lac, aller et retour, le même jour,—20 cents. Pour les enfants au-dessous de 12 ans, 10 cents.

Jusqu'à Gentilly 15 cents de chaque côté.

Les trains partiront comme suit:

De la ville.		Du Lac.	
6 heures	A. M.	5 heures	A. M.
7½ "		6 "	
9 "		8½ "	
10½ "		10 "	
Midi		11½ "	
2 "	P. M.	1½ "	P. M.
3 "		2½ "	
4 "		3½ "	
5 "		4½ "	
6 "		5½ "	
7 "		6½ "	
8 "		7½ "	
		9 "	

Le dimanche, les trains partiront toutes les heures, dès 2 heures P. M.

Le dimanche, les trains partiront du Lac à 8½ heures et demie du soir et de la ville à 9 heures du soir.

Le dernier train part du lac, le Dimanche seulement, à 9 1|2 heures du soir.

Les personnes qui désirent s'arrêter à Gentilly, devront en prévenir le conducteur avant le départ du train.

D. B. ROBINSON, Receveur.

1er mai—

Grande Route de Jackson.

Ligne de chemin de fer de Chicago, St-Louis et Nouvelle-Orléans.

LA LIGNE LA PLUS RAPIDE POUR L'EST.

A partir du 6 juillet 1878, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DEPARTS.	ARRIVÉES.
Express No 1..5:45 P M	Express No 2.. 9 00 A M
Way No 3.....7:00 A M	Way No 4.....7:35 P M

Les Nos 1 et 2 partent tous les jours; les Nos. 3 et 4, tous les jours excepté le dimanche.

CHARS PULLMAN ALLANT, SANS CHANGEMENT, JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS ET CHICAGO. Pour St. Louis un char Pullman est attaché au train à Milan, ce qui permet aux voyageurs en destination de St. Louis de s'y rendre sans quitter le train. Un seul changement jusqu'à New York et les villes de l'Est.

Les trains d'agrément entre la Nlle-Orléans et McComb City partant de la Nlle-Orléans à 3 h 45m. P. M., le samedi, et à 7 h. 00m. le dimanche. Ils arrivent à 10 h. 30 m. P. M., dimanche et à 9 50 h. A. M., le lundi.

Tickets d'excursion du dimanche jusqu'à McComb City, et retour, UNE PIASTRE.

Billets en vente et renseignements fournis au No. 22 rue du Camp, coin Commune.

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers.

14 jv—

Great Jackson Route.

Chicago, St-Louis & New Orleans R. R.

THE QUICKEST SOUTH EAST.

Double Daily Through Trains.

Will leave and arrive at the Calliope St. Depot from July 6 1878, as follows:

LEAVE.	ARRIVE.
Express No 1...5:45 P M	Express No 2... 9:00 A M
Way No 3.....7:00 A M	Way No 4.....7:35 P M

No. 1 and 2 run daily, 3 & 4 daily, except Sunday.

PULLMAN PALACE SLEEPERS THROUGH TO LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS AND CHICAGO, WITHOUT CHANGE, and for St. Louis a sleeper is attached at MILAN, enabling passengers to go through without leaving the train. ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.

Accommodation trains between New Orleans and McComb City

Leave New Orleans 3:45 P. M. Saturday, and 7:00 A. M., Sunday.

Arrive at New Orleans at 10:30 P. M. Sunday and at 9 50 A. M., Monday.

Sunday excursion Tickets to McComb City and return, ONE DOLLAR.

Tickets for sale and informations given at 22 Camp street, corner Common.

A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.

ja'y14—

Chemin de fer de la Nlle-Orléans et Mobile.

LIGNE DE MOBILE.

LA GRANDE ROUTE DE LA MALLE POUR L'EST ET LE NORD.

Deux trains express par jour arrivent à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partent comme suit:

Départ	Arrivée.
Exprès.......7:30 A.M	Exprès.....7:50 A.M.
Exprès.......5:00 P.M.	Exprès.....9:45 P.M.
Train d'agrément de la Côte, tous les jours, excepté le dimanche......3.30 P.M.	Train d'agrément de la Côte, tous les jours, excepté le dimanche......9.20 A.M.

Les wagons-palais de Pullman vont, tous les jours à Cincinnati, Louisville, Nashville, St-Louis, Washington, sans changement de voiture, et jusqu'à New-York et les villes de l'Est avec un seul changement.

Les billets se vendent au bureau, angle des rues Camp et Commune, en face du City Hôtel.

J. W. COLEMAN, Agent de billets.
D. B. ROBINSON, Surintendant.

21 nov—

THE NEW ORLEANS AND MOBILE RAILROAD LINE.

GREAT NORTHERN AND EASTERN MAIL ROUTE.

Double Daily Express Trains arrive and depart from depot, foot of Canal street, as follows:

DEPART	ARRIVE
Express......7.30 A. M.	Express......7.50 A.M.
Express......5.00 P.M.	Express......9.45 P.M.
Coast accommodation, daily, except Sunday......3.30 P.M.	Coast accommodation, daily, except Sunday......9.20 A.M.

Pullman Palace Cars daily to Cincinnati, Louisville, Nashville, St-Louis, Washington, without change, and only one change to New-York and Eastern cities.

Ticket office corner of Camp and Common streets, opposite City Hotel.

D. H. ROBINSON, Supt.
J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

CHEMINS DE FER.

GRAND CHEMIN DE FER —DE LA— Louisiane et du Texas, et Compagnie de Steamships de Morgan.

Route de la malle des Etats-Unis entre la Nlle-Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.

LE FERRY partira du pied de la rue Ste-Anne tous les jours, à HUIT HEURES ET DEMIE A. M., et se reliera au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 9 heures A. M.

Le fret pour tous les points du Bayou Lafourche, entre Labadieville et Lockport, sera transporté aux taux de bateau à vapeur pour toute la route.

Le taux du fret, pour les points sur l'Atchafalaya et le Têche, au-delà de Morgan City, est retiré pour le moment. Des contrats spéciaux pour fret sur marchandises expédiées sur ces points devront être faits, avant l'expédition, avec Thomas A. Stephens, agent général, au pied de la rue Ste-Anne. Le fret pour tous les points doit être payé d'avance. Comme avantage spécial à nos clients réguliers, des taux spéciaux, sous forme de billets dits "commutation" seront accordés à ceux qui s'expédieront que par ce chemin de fer.

Afin que le fret soit promptement expédié il doit être délivré avant 3 heures; le fret reçu après cette heure partira par les trains suivants.

Billets "commutation"—500 milles pour $15.—Ces billets ne sont émis qu'en faveur des personnes à qui la compagnie juge convenable de les donner.

GEO. PANDELY, Surintendant.

Pour fret et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magasins.

Il ne sera point reçu de fret après 5 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO., Agents.

27mai—

ASSURANCES.

VINGT-NEUVIÈME ÉTAT ANNUEL DE LA Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 22 mai 1878.

LES Directeurs, conformément à la Charte amendée, présentent l'état suivant des affaires de la Compagnie au 30 avril 1878.

Primes d'incendie..	$180,751 16	
Primes maritimes...	36,729 15	
Primes de rivières...	82,136 50	
	$299,616 81	
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues...		$228,981 32
Pertes payées et estimées, savoir:		
Pertes d'incendie..	$44,424 27	
Pertes maritimes...	12,199 00	
Pertes de rivières...	40,635 96	97,259 23
		131,672 09
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participations, etc.	59,291 28	
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc.	21,629 80	37,661 48
Profits bruts......		$94,010 61
La Compagnie possède l'actif suivant:		
Billets à recevoir...	$39,988 67	
Prêts sur bons et hypothèques...	44,707 80	$84,696 47
Prêts remboursables sur demande...	$70,315 35	
Argent...	63,126 62	133 441 97
Bons de ville......		83,117 20
Actions de banques et autres...		59,196 63
Propriétés foncières...		112,176 91
Primes en voie de collection et suspense account...		33,992 19
Total de l'actif......		$506,611 37

L'exposé précédent est une copie véritable et correcte des livres de la Compagnie.

THOS. A. ADAMS, Président.
HENRY V. OGDEN, Secrétaire.

Juré et signé devant moi, ce 22ème jour de mai 1878.

ALFRED INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction a résolu aujourd'hui, qu'après avoir payé le dividende annuel de DIX POUR CENT sur le capital de la Compagnie, un dividende de VINGT POUR CENT serait payé comptant LUNDI, 10 juin, à ceux qui y ont droit.

DIRECTEURS.

Thos A. Adams, Jas. E. King,
Sam'l B. Newman, Fred'k Camerden,
Sam'l H. Kennedy, Joseph W. Stone,
John Phelps, George Martin,
Adam Thomson, Alfred Moulton,
Henry Abraham, L. C. Jurey,
Victor Meyer, Edward Nalle,
Joseph Bowling, Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay, Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim, John V. Moore,
Simon Forchheimer, W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe, Henry M. Preston,
R. B. Post, J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury, Reuben G. Bush.
Jno M. Parker.

24 mai—1a

Etat de situation semi-annuel —DU— LOUISIANA NATIONAL BANK —DE LA— NOUVELLE-ORLEANS.

A la clôture des affaires du 29 juin 1878.

RESSOURCES.

Prêts et escomptes......		$1,419,806 60
Bons des Etats-Unis......		500,000 00
Autres bons......		321,890 58
Local de la Banque et autres propriétés foncières......		286,011 59
Cinq pour cent, fonds de rachat......		24,750 00
Compte de prime......		16,497 80
Change américain......		429,019 62
Currency......	$845,916 94	
Espèces—Or...	$8,612 02	
Argent...	24,000 00	
	32,612 02	
Chèques pour le Clearing House...	127,534 01	
		$1,006,062 97
		$4,003,169 16

PASSIF.

Capital......		$1,000,000 00
Surplus......		200,000 00
Profits nets non payés......		116,496 72
Billets en circulation......		489,000 00
Dépôts......	$1,930,768 25	
Dû à des banques et à des banquiers......	266,904 19	2,197,672 44
		$4,003,169 16

A une réunion spéciale des directeurs, un dividende de cinq pour cent a été déclaré payable, à la Nlle-Orléans et à New York, à dater du 1er juillet 1878.

A. LURIA, Caissier.

30juin—3f

ASSURANCES.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIÈME ÉTAT ANNUEL.

CONFORMÉMENT à sa charte, la compagnie publie l'état suivant de ses affaires:

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1878, y compris les primes non-expirées de l'année précédente—		
Sur risques de feu......		$324,652 72
Sur risques de mer......		20,648 79
Sur risques de rivière......		24,051 91
Total des primes......		$379,353 42
En moins, primes non expirées......		117,841 00
Montant net des primes le 31 mai 1878......		$261,512 42
Pertes payées—		
Sur risques de feu......	$55,437 89	
Sur risques de mer......	12,465 68	
Sur risques de rivière......	10,264 92	
Taxes, dépenses et intérêt payés......	35,317 52	
Ré-assurances et primes remboursées......	18,313 67-	132,799 68
Bénéfices......		$128,712 74

L'actif de la compagnie est comme suit:

Propriétés foncières......	$206,054 86
Bons de la ville et bons hypothécaires......	65,100 53
Actions de banques, des Water Works et autres actions......	196,376 40
Billets garantis par hypothèques......	148,501 65
Billets reposant sur nantissements......	69,870 62
Effets à recevoir......	81,811 67
Primes en voie de recouvrement......	42,467 11
Agricultural Fair Association......	2,000 00
Scrips de la ville......	5,879 39
En caisse......	81,551 35
	$1,077,613 59

Le tableau qui précède est une copie exacte faite sur les livres de la compagnie.

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

Etat de la Louisiane, Paroisse d'Orléans, ville de la Nlle-Orléans. Signé, sous serment, pardevant moi, ce 10 juin 1878.

JAMES FAHEY, Notaire.

Le 10 juin 1878, à une réunion des Directeurs, il a été résolu de déclarer un dividende de vingt pour cent, comptant, sur le montant net des primes participantes de l'année expirée le 31 mai 1878, dividende qui sera payable le troisième lundi de juillet prochain.

Il a été, également, résolu de payer, aux actionnaires, sur demande, un intérêt de cinq pour cent sur leurs actions.

Directeurs:

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

11 juin—

Etat annuel de la Compagnie d'Assurance de la Nlle-Orléans.

Jusqu'à décembre 31 1877.

(ÉTABLIE EN 1805).

Primes de feu......		$266,881 02
Primes maritimes......		34,632 42
Primes de rivière......		29,246 04
Total des primes......		$330,759 48
Moins Primes non expirées......	$ 86,057 66	
Primes remboursées......	12,190 18	
Ré-assurances......	20,742 70	118,990 72
Primes nettes......		$211,768 75
A ajouter: intérêt et sauvetage......		41,823 54
		$253,592 29
A déduire:		
Pertes par le feu......	$66,417 85	
Pertes maritimes......	17,722 00	
Pertes de rivières......	12,320 85	$96,460 70
Réduction (rebate) 15 0/0......		46,499 04
Dépenses générales......		34,214 46
Taxes et licences d'Etat et de ville......		10,242 70
Board of underwriters......		6,759 55 $194,176 45
Profits pour l'année 1877......		109 415 84
A déduire:		
Profits et pertes......	$ 58,606 28	
Dividende, 30 juin 1877...	$25,000 00	
Dividende, 31 décembre 1877...	25,000 00	50,000 00
Balance......		809 56 $109,415 84

Actif de la Compagnie à la valeur actuelle de la place.

Argent en Banque......	$ 58,065 76
Propriétés foncières......	118,275 12
Gold Bonds des Etats-Unis, N. O. City R. R. Co., Jackson & G. N. R. R. Co., bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurance, et consols de l'Etat de la Louisiane......	195,390 42
Billets à recevoir (pour primes)......	11,429 38
Billets de première hypothèque, billets avec garantie......	166,523 84
Primes en voie de collection......	70,210 94 $619,895 46

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 16 janvier A. D. 1878.

JOHN L. LARESCHE, 3ème Justice de Paix.

A un meeting du Conseil de Direction qui a été tenu le 10 du courant, il a été résolu de payer l'intérêt-dividende semi-annuel de cinq pour cent sur le capital aux actionnaires ou à leurs représentants légaux, à partir du 14 courant.

N. O. 16 Janvier 1878. J. W. HINCKS, Secrétaire.

DIRECTEURS:

ERNEST MERILH, H. GALLY,
CHARLES LAFITTE, ANT. CARRIERE,
CHS. E. SCHMIDT, JULES ALDIGE,
CHARLES J. LEEDS, W. A. BELL,
D. FATJO, PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER, JULES TUYES.

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé......$500,000.

VINGT-DEUXIÈME ÉTAT ANNUEL.

Bureau: No 53 rue du Camp.

Nlle Orléans, 1er janvier 1878.

CONFORMÉMENT aux prescriptions de sa Charte, cette compagnie publie l'état suivant de ses affaires pour l'année finissant le 31 décembre 1877.

Montant des primes pour l'année écoulée le 31 décembre 1877.		
Sur les risques de feu......		$253,685 74
Sur les risques de rivière......		91,210 38
Sur les risques maritimes......		80,473 55
		$425,369 67
A ajouter—Risques non terminés 1876......		$ 94,275 00
Primes brutes......		$519,644 67
Moins—Risques non terminés, 1877......	$104,741 00	
Primes remboursées......	16,445 78	$121 186 78
Primes nettes......		$398,457 89
Pertes, etc., payées pendant la même période—		
Sur les risques de feu......	$ 92,406 56	
Sur les risques de rivière......	19,185 02	
Sur les risques de mer......	20,643 91	
	$132,235 49	
Pertes non ajustées......	36,000 00	
	$168,235 49	
A ajouter—Re-assurances......	$ 44,797 29	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock......	80,279 11	
Fonds de réserve......	10,000 00	
Intérêt sur capital......	49,562 41	
	$352,874 30	
Moins escompte et intérêt......	29,075 68	
		$323,798 62
Profit net......		$[illegible]

La compagnie possède l'actif suivant, évalué au prix actuel de la place.

Actions et Bons......	$305,829 00
Prêts sur hypothèques......	9,122 63
Prêts sur garantie......	98,040 69
Billets à recevoir......	11,458 35
Propriétés foncières......	25,000 00
Primes en voie de collection......	52,435 49
Argent en caisse......	150,482 73
Total de l'actif......	$[illegible]

L'état précédent est une copie exacte et correcte des livres de la Compagnie.

JAS. I. DAY, Président.
H. CARPENTER, Secrétaire.

Signé et assermenté devant moi, ce 18e jour de janvier 1878.

A. INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction, à une réunion tenue le dix-neuvième jour de janvier 1878 après avoir mis de côté dix mille piastres pour le fonds de réserve, pour les profits nets de l'année, et payé dix pour cent de dividende aux actionnaires, a résolu de payer un dividende en argent de 25 pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir de lundi, 26 janvier 1878.

—DIRECTEURS—

E. J. HART, JESSE S. FLOWER,
HENRY RENSHAW, J. WEIS,
HUGH WILSON, R. M. TAYLOR,
R. RISCOE, J. C. MORRIS,
A. BALDWIN, JAMES I. DAY,
CHAS. MACREADY, LIONEL C. LEVY,
W. K. SEYMOUR, EMORY CLAPP,
JNO. G. GAINES, D. A. CHAFFRAIX,
T. L. HARRIS, T. L. AIREY,
L. AICTA, R. E. CRAIG,
SCOTT McGEHEE, SAM'L BOYD,
D. FATJO, JNO. B. GROVES.

20 janv—

TWENTY-NINTH ANNUAL STATEMENT —OF THE— CRESCENT MUTUAL INSURANCE COMPANY.

New Orleans, May 22 1878.

The Trustees, in conformity with amended charter, submit the following statement of affairs of the company on the 30th of April, 1878.

Fire premiums......	$180,751 16	
Marine premiums......	36,729 15	
River premiums......	82,136 50	
	$299,616 81	
Earned premiums, less reinsurance and return premiums......		$228,981 32
Losses paid and estimated, viz.:		
Fire losses......	$44,424 27	
Marine losses......	12,199 00	
River losses......	40,635 96	97,259 23
		$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc.	$59,291 28	
Less rents, salvage, savings, etc.	21,629 80	37,661 48
Gross profits......		$94,010 61
The company have the following assets:		
Bills receivable......	$39,988 67	
Loans on bonds and mortgage......	44,707 80	$84,696 47
Loans on call......	$70,315 35	
Cash......	63,126 62	133 441 97
City bonds......		83,117 20
Bank and other stocks......		59,196 63
Real estate......		112,176 91
Premiums in course of collection and suspense account......		33,992 19
		$506,631 37

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

THOS. A. ADAMS, President.
HENRY V. OGDEN, Secretary.

Sworn to and subscribed before me this 22d day of May 1878.

ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

The Board of Trustees this day resolved, That after paying the annual dividend of TEN PER CENT. on the capital stock of the company that a dividend of TWENTY PER CENT. in cash be paid on MONDAY June 10, to those parties entitled to receive the same.

TRUSTEES:

Thos. A. Adams, Jas. E. King,
Sam'l B. Newman, Fred'k Camerden,
Sam'l H. Kennedy, Joseph W. Stone,
John Phelps, George Martin,
Adam Thomson, Alfred Moulton,
Henry Abraham, L. C. Jurey,
Victor Meyer, Edward Nalle,
Joseph Bowling, Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay, Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim, John V. Moore,
Simon Forchheimer, W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe, Henry M. Preston,
R. B. Post, J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury, Reuben G. Bush.
Jno. M. Parker.

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $16; half-yearly, $7; quarterly, $3 50.

Price of the paper—Single copies, Five cents.

Weekly—Per annum, $5; half-yearly, $2 50; quarterly, $1 25; Single copy, 10 cents.

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers,
NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER.

The steamship NEW ORLEANS, Capt. Geo. A. Dearborn, will leave her wharf, foot of Toulouse street, **WEDNESDAY, 31 July, at 8 A. M.**

Insurance on cargo by this line 1|2 per cent.

Cabin Passage......$50
Steerage......25
Excursion tickets......80

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, 41 Carondelet Street.

may1—1y

Merchants' Mutual Insurance Company OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

IN conformity with the requirements of their charter the Company publish the following statement:

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year—		
On Fire Risks......		$324,652 72
On Marine Risks......		20,648 79
On River Risks......		24,051 91
Total Premiums......		$379,353 42
Less Unearned Premiums......		117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878......		$261,512 42
LOSSES PAID—		
On Fire Risks......	$55,437 89	
On Marine Risks......	12,465 68	
On River Risks......	10,264 92	
Taxes and expenses, less interest......	35,317 52	
Re-insurances and Return Premiums......	18,313 67-	132,799 68
Profit......		$128,712 74

The Company have the following assets:

Real Estate......	$206,054 86
City Bonds and Mortgage Bonds......	65,100 53
Bank, Water Works and other stocks......	196,376 40
Notes secured by mortgage......	148,501 65
Notes secured by pledge......	69,870 62
Bills receivable......	81,811 67
Premiums in course of collection......	42,467 11
Agricultural Fair Association......	2,000 00
City Scrips......	5,879 39
Cash on hand......	81,551 35
	$1,077,613 59

The above statement is a just, true and correct transcript from the books of the Company.

PAUL FOURCHY, President.
G. W. NOTT, Secretary.

State of Louisiana, Parish of Orleans, City of New Orleans. Sworn to and subscribed before me the 10th day of June 1878.

JAMES FAHEY, Notary Public.

At a meeting of the Board of Directors held on the 10th day of June 1878, it was resolved to declare a Cash Dividend of Twenty Per Cent on the net earned participating Premiums for the year ending 31st May 1878, payable on the third Monday of July next.

Also, to pay to the Stockholders, on demand, interest at the rate of five per cent per annum on their stock.

Directors.

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

June 11—

ANNUAL STATEMENT —OF THE— New Orleans Insurance Company.

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums......		$266,881 02
Marine Premiums......		34,632 42
River Premiums......		29,246 04
Total Premiums......		$330,759 48
Less—Premiums on expired risks......	$ 86,057 66	
Return Premiums......	12,190 18	
Reinsurances......	20,742 70	-118,990 72
Net earned premiums......		$211,768 75
Add interest and salvages......		41,823 54
		$253,592 29
Deduct—		
Fire losses $66,417 85		
Mar. losses 17,722 00		
River losses 12,320 85	—$96,460 70	
Rebate ac. 15 per cent......	46,499 04	
General expenses......	34,214 46	
State and city taxes and license......	10,242 70	
Board of Underwriters......	6,759 55	—194,176 45
Profit for the year 1877......		$109,415 84
Deduct—Profit and loss......	58,606 28	
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend December 31, 1877......	25,000 00	—50,000 00
Balance......		809 56—109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank......	$ 58,065 76
Real Estate......	118,275 12
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols......	195,390 42
Bills receivable for premiums......	11,429 38
First mortgage notes and pledge notes......	166,523 84
Premiums in course of collection......	70,210 94—619,895 46

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

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

Sworn to and subscribed before me, this sixteenth January, A. D. 1878.

JOHN L. LARESCHE, Third Justice of the Peace.

At a meeting of the Board of Directors held on the tenth instant, it was resolved to pay the semi-annual interest DIVIDEND OF FIVE PER CENT on the capital stock to the stockholders, or their legal representatives, on and after the tenth instant.

J. W. HINCKS, Secretary.

New Orleans, January 16, 1878.

DIRECTORS:

Ernest Merilh, H. Gally,
Charles Lafitte, Ant. Carrière,
Charles E. Schmidt, Jules Aldigé,
Charles J. Leeds, W. A. Bell,
D. Fatjo, Pierre Poutz,
A. Schreiber, Jules Tuyes.

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

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

Les cars portant l'inscription "Ridge Cemeteries" longent la rue du Canal, dans sa partie inférieure, sur un parcours de trois milles et demi jusqu'à l'endroit connu sous le nom de "Half-way House" et qui est situé à mi-chemin entre la ville et le lac Pontchartrain. Le Côteau de la Métairie commence au Half-way House; c'est un plateau qui domine de six à huit pieds les cyprières avoisinantes et sur lequel sont construits quelques uns des plus beaux cimetières de la Nouvelle-Orléans, entre autres le Cimetière Greenwood où l'on peut admirer le magnifique monument qu'une Association de dames a fait élever à grands frais à la mémoire des soldats morts au service de la Confédération. Un peu au-delà du Half-way House apparaît le nouveau Cimetière de la Métairie qui occupe la place de l'ancien hippodrome de la Métairie.

Un autre service de cars partant de la rue du Canal, relie la ville aux rivages du lac Pontchartrain, et aboutit à l'endroit où le nouveau Canal se jette dans ce lac. Le chemin est à deux voies à partir du "Half-way House," et les wagons, au lieu d'être traînés par des chevaux sont remorqués par une petite locomotive. La distance à parcourir est de sept milles. Le petit village bâti à la jonction du Nouveau Canal et du Lac est extrêmement agréable et, depuis l'établissement de la voie ferrée, est devenu un but général de promenade. Il s'y trouve d'excellents restaurants, des salons de rafraîchissements, des établissements de bains, des tirs, etc.

Lignes des rues Magazine et Prytania.

Le point de départ de ces deux lignes est le côté gauche de la statue de Clay, ou celui qui regarde le fleuve. L'une et l'autre traversent la rue du Camp sur la même voie, jusqu'à la rue Prytania, point où elles bifurquent; les cars de la ligne Prytania suivent la rue de ce nom jusqu'au dépôt établi dans la rue Toledano, et la ligne Magazine continuant à remonter la rue du Camp jusqu'à la rue Magazine, et longeant celle-ci jusqu'à la rue St-Joseph. Il y a un changement de cars dans la rue Magasins, au-delà du Marché de ce nom.

En remontant la rue du Camp par l'une ou l'autre des lignes ci-dessus, on voit à sa droite la Place Lafayette, à sa gauche Odd Fellows' Hall, St-Patrick's Hall et la belle Eglise de St-Patrick.

Dans la rue Prytania se trouvent quelques-uns des plus beaux édifices de la Nlle-Orléans.

A retour, les cars de la ligne Magazine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Poeyfarré pour suivre la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

Les cars de cette ligne partent de la rue Baronne, près de Canal, à deux îlets de la statue de Clay: ils stationnent en face de Grunewald Hall. La ligne est à double voie jusqu'à Carrollton par la rue Baronne, le Cercle Tivoli et l'Avenue St-Charles. Dans le Cercle Tivoli s'élève un monument à la mémoire de Lee, le grand général confédéré.

Il y a, à Napoleon Avenue, une station où s'arrêtent les wagons traînés par les chevaux pour être remplacés par des voitures dont la puissance motrice se compose d'une petite locomotive sans feu, qui se charge de vapeur à Carrollton. Cette ingénieuse invention est due à feu le Dr. Lamm. On gagne ainsi Carrollton que des cyprières séparaient autrefois de la Nlle-Orléans et qui en est maintenant un faubourg. La distance de la rue du Canal à Carrollton est d'environ sept milles. Aux stations de Louisiana Avenue et de Napoleon Avenue sont des embranchements qui les relient au Mississipi.

Il y a aussi des cars qui partent de la rue Baronne, en face de Grunewald Hall, suivent la voie, par la rue Baronne et l'Avenue St-Charles, jusqu'à la rue Jackson dans laquelle ils s'engagent alors pour gagner le fleuve par un embranchement double.

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

Les cars de cette ligne partent de la rue du Canal, descendent la rue des Remparts et longent la rue de l'Esplanade jusqu'au pont du Bayou: distance, trois milles environ. Ils reviennent par le même chemin, la voie étant double.

La rue des Remparts et la rue de l'Esplanade sont deux des plus belles rues de la Nlle-Orléans: elles sont larges et bordées de maisons élégantes et en général fort bien construites.

En traversant le pont du bayou on trouve de l'autre côté de ce cours d'eau un car qui vous transporte au Half-way House et de là à la statue de Clay par la rue du Canal.

Sur le parcours de la ligne de l'Esplanade, et près du Bayou, se trouvent les Fair Grounds où ont lieu les Expositions de l'Etat de la Louisiane et où le Louisiana Jockey Club a établi un champ de course. De l'autre côté du Bayou, la voie qui conduit au Half-way House longe le City Park dont les chênes séculaires forment une épaisse forêt.

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

Point de départ: rue du Canal. La route se fait par la rue des Remparts jusqu'à la rue de l'Esplanade, celle-ci jusqu'à la rue Dauphine, et la rue Dauphine jusqu'à la rue Pologne, dans le 3e district, où se trouve la station. Le retour s'opère par la rue des Remparts et la rue du Canal.

A la station de la rue Pologne, il y a des cars qui vont jusqu'aux Abattoirs en passant devant les Casernes fédérales. Pour la route entière, de la rue du Canal aux Abattoirs, on ne paie que 5 cents.

Ligne de la Levée et des Casernes.

Les cars partent de la rue du Canal, vis-à-vis la Douane; ils s'engagent dans la rue Peters, qui devient ensuite Vieille-Levée et Levée, et atteignent la rue d'Enghien, 3e district, qu'ils suivent jusqu'à la rue de Chartres pour gagner la rue Pologne où se trouve la station. Là, les personnes qui veulent se rendre au Couvent des Ursulines, aux Casernes ou aux Abattoirs, prennent le car affecté à ce service, comme ci-dessus.

Les voitures de cette ligne passent devant la Place Jackson, la Cathédrale, le Marché français et l'Hôtel des Monnaies.

Le retour à la rue du Canal s'opère par les rues Pologne, Royale, Enghien et Levée.

Ligne de la rue Annonciation.

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

Ligne Tchoupitoulas.

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

Lignes de la rue St. Charles.

Ces lignes comprennent deux routes dont la station de départ est au pied de la rue St. Charles, près de sa jonction avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli d'où elles gagnent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrivée située rue Huitième. Les *Dryade cars* vont de Triton Walk à la rue Dryades, passant devant le marché de ce nom, remontant la rue Dryades jusqu'à St. Andrew, suivant St. Andrew jusqu'à Baronne et Baronne jusqu'à la rue Huitième.

Le retour s'opère pour les *Baronne cars*, par la rue Carondelet jusqu'à la rue du Canal; et pour les *Dryade cars*, par les rues Huitième, St. Denis, Dryades, St Andrew, Remparts et Canal.

Les cars de cette double ligne passent devant l'Hôtel St-Charles, le Masonic Hall, l'Académie de Musique, le Théâtre St-Charles, l'Hôtel de Ville, la Place Lafayette et l'Exposition Building.

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

Station de départ: Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. Là, on peut prendre le train pour aller à Milneburg, sur les rives du lac.

Le retour s'opère par les Champs Elysées, la rue Royale, la rue St. Charles, Triton Walk, la rue Dryades et la rue Clio. On passe, rue Royale, devant le State House (ancien Hôtel St.-Louis).

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

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

Chemin de fer de la rue du Canal, du City Park et du Lac.

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

Pour le retour ils suivent la même route jusqu'au Parc, et le reste du parcours se fait ainsi: rue Bernadotte jusqu'à la rue Bienville, Bienville jusqu'à Claiborne, Claiborne jusqu'à Douane, Douane jusqu'à Bassin.

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

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

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

Station de départ: Levée près Dumaine. Parcours: Levée à Dumaine, Dumaine à Broad, Broad à la station de la rue Laharpe. Retour: Bayou à Broad, Broad à Ursulines, Ursulines au Marché Français.

Upper Magazine Line.

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

Chemin de fer de Pontchartrain.

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

Ligne de la rue Claiborne.

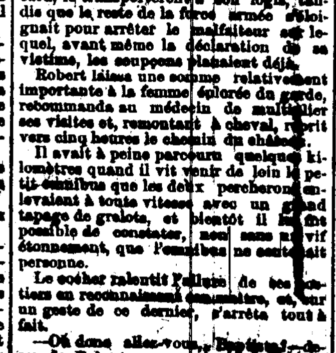
Station de départ: rue du Canal, près de la Levée. Parcours: De Canal à Claiborne, de Claiborne aux Champs Elysées et à la rue Urquhart, de la rue Urquhart à la station d'arrivée, Avenue Lafayette. Retour: De l'Avenue Lafayette à Bon Enfants, de Bons Enfants aux Champs Elysées et à Claiborne, de Claiborne (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, Claiborne, Claiborne à Perdido, Perdido à Carrell et Poydras, Poydras à Fulton, Fulton à Canal.



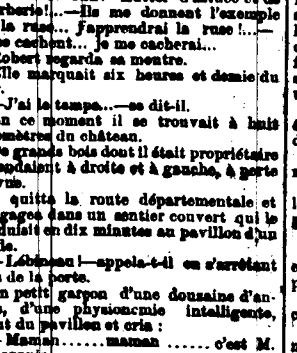
J. P. SARRAZIN,

Manufacture de Tabac à la vapeur,

ÉTABLIE EN 1842.

91 & 93 CHARTRES, COIN CONTI.

SUCCURSALE: 66 POYDRAS, COIN TCHOUPITOULAS.



OFFRE à sa nombreuse clientèle, un vaste assortiment de TABACS à fumer, à priser et à chiquer, en gros et en détail, à des prix réduits.

Agence pour la Louisiane des fameux CIGARES CHAMPAGNE et HALF & HALF.

Agence pour les Etats-Unis des célèbres marques de CIGARES de la Havane: LA PERLA DE CUBA et ELISA DE LA HABANA.

Propriétaire du JOS. QUEYROUZE'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à des prix réduits.

Agence STAR NEW STYLE & FOREST'S—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

PREMIÈRE PARTIE.

LES FILLES SANS DOT.

(Suite.)

L'enveloppe portait cette adresse, d'une écriture déguisée:

"*Madame la marquise de la Tour-du-Roy.*"

Et, plus bas, ces deux mots doublement soulignés:

"ABSOLUMENT PERSONNELLE."

Lazarine, croyant à quelque demande de secours, déchira l'enveloppe avec indifférence mais, ayant déplié le papier qu'elle contenait, elle tressaillit violemment et ses sourcils noirs se froncèrent.

La lettre était signée: HECTOR!

—Il m'écrit!...il ose m'écrire!...—murmura la marquise.—Quelle audace et quelle imprudence!....... C'est de la folie toute pure! Comment aurais-je expliqué cette lettre à mon mari, s'il avait été présent dans la chambre avant moi!...

Mais la jeune femme prévoit qu'en réalité ce danger n'était pas fort à craindre car Baptiste, en apportant son lettre, savait certainement que M. de la Tour-du-Roy ne se trouvait pas au château.

Elle se calma donc et parcourut sans colère ce billet ampoulé et presque grotesque, que nous devons mettre sous les yeux de nos lecteurs, Hector n'étant point homme de style:

"Madame la marquise, ou plutôt Lazarine, Lazarine adorée, car vous m'avez accordé le droit de vous donner ce nom si doux en ne repoussant point la plus ardente flamme qui s'alluma jamais dans une âme d'artiste et d'amant, ceci est le cri de mon cœur désespéré......

"Lazarine, on m'exile de votre château, on me chasse de votre présence, on me condamne à une torture de tous les instants, car vivre sans vous voir ce n'est pas vivre!... Hors de votre présence l'air manque à ma poitrine... Mon sang s'arrête dans mes veines glacées... et celui qui m'impose un si cruel supplice, celui qui piétine sur mon existence en lambeaux est un homme auquel je dois obéissance et respect, car il est votre père....

"Je pars, Lazarine, ou plutôt j'ai l'air de partir, car votre repos et votre tranquillité me sont mille fois plus chers que mon propre bonheur, mais il est des sacrifices qu'on ne saurait raisonnablement exiger d'un malheureux jeune homme que l'amour consume et dévore.....—M'éloigner tout à fait sans vous avoir revue, sans avoir murmuré à vos genoux un adieu qui sera peut-être éternel, est un de ces sacrifices-là....

"Je reviendrai ce soir, Lazarine.—Je franchirai les clôtures de votre parc quand la nuit descendra du ciel, étendant sur les amants bien épris les voiles protecteurs de son obscurité discrète.... Je me glisserai dans cette allée sombre qui fut témoin de mes serments et de mes espérances [illegible]

"Et vous viendrez me retrouver, n'est-ce pas?... quelques minutes seulement, [illegible] me laisserez vous jurer pour la dernière fois un impérissable et éternel amour, qui triomphera de l'absence et du temps et ne finira pas même avec ma vie! Je l'emporterai certainement dans la tombe [illegible] malgré ma jeunesse, car, lorsqu'on est blessé au cœur et sans espoir, la jeunesse [illegible]

"[illegible]

"HECTOR."

Lazarine froissa le papier [illegible] avec une petite moue.

—Ce garçon était drôle autrefois, murmura-t-elle—c'est même ce qui me plaisait en lui!.....—Il ne ressemblait pas à tout le monde.....—Pourquoi donc écrit-il d'une façon si bête!...

Ayant formulé cette réflexion, que Bégourde aurait eu le droit de trouver blessante, la jeune femme alluma l'une des bougies de ses candélabres, présenta la lettre à la flamme, et, la jetant dans une petite coupe de vermeil, la regarda se consumer ce qui fut l'affaire d'un instant.

Après avoir anéanti la lettre, elle brûla l'enveloppe et jeta les cendres au vent par la fenêtre ouverte.

Ensuite elle se laissa tomber sur son siège, et se demanda, très perplexe:

—Maintenant, ce soir, quel parti prendre?—Dois-je aller au dernier rendez-vous qu'il demande?...—Le danger de cette suprême entrevue ne serait pas bien grand....—Pourquoi ne point accorder un échange d'adieux? Je suis sûre de moi, et, si jamais Hector voulait s'imposer de nouveau, je suivrais sans pitié le conseil de mon père et je répondrais à l'importun: *Je ne vous connais pas!*....—Enfin, irai-je ou n'irai-je pas?... La question est embarrassante....—Bah! j'ai le temps d'y réfléchir... Lorsque la nuit sera venue je verrai ce que je dois faire...

*

Rejoignons M. de la Tour-du-Roy que nous avons laissé quittant Jules Leroux et galopant sur la route d'Orléans vers la forêt où venait d'être assassiné l'un de ses gardes.

Deux coups de fusil avaient atteint le malheureux, l'un à la tête, l'autre à l'épaule.

L'arme homicide était chargée de gros plomb, les blessures, quoique nombreuses, [illegible]

[illegible]

Interrogé par le [illegible], le blessé désigna l'homme qu'il avait cru reconnaître et s'évanouit de nouveau.

Deux gendarmes, improvisant un brancard, le transportèrent à son logis, tandis que le reste de la force armée s'éloignait pour arrêter le malfaiteur sur lequel, avant même la déclaration de sa victime, les soupçons planaient déjà.

Robert laissa une somme relativement importante à la femme éplorée du garde, recommanda au médecin de multiplier ses visites et, remontant à cheval, reprit vers cinq heures le chemin du château.

Il avait à peine parcouru quelques kilomètres quand il vit venir de loin le petit omnibus que les deux percherons enlevaient à toute vitesse avec un grand tapage de grelots, et bientôt il lui fut possible de constater, non sans un vif étonnement, que l'omnibus ne contenait personne.

Le cocher ralentit l'allure de ses coursiers en reconnaissant son maître, et, sur un geste de ce dernier, s'arrêta tout à fait.

—Où donc allez-vous, Baptiste?—demanda Robert.

—A Orléans, monsieur le marquis.

—Qui vous y envoie?

—Le valet de chambre est venu me dire que monsieur le marquis m'ordonnait d'être prêt pour quatre heures précises, et de conduire au chemin de fer le jeune peintre et son bagage.

—Alors, comment êtes-vous seul?

—Le bagage est dans la voiture.

—Et le jeune peintre? Qu'avez-vous fait du jeune peintre?

—A quatre kilomètres du château, il est descendu.

—Il fallait l'attendre.

—Je le lui proposais. Il m'a prié de n'en rien faire, de porter sa valise à la gare et de ne plus m'occuper de lui.

—Rien ne me presse—a-t-il ajouté—je veux me dégourdir les jambes en faisant la route à pied, et comme je suis bon marcheur j'arriverai toujours avant la nuit...." Je ne pouvais pas le forcer à rester dans la voiture....—J'ai filé.....—M. le marquis le rencontrera certainement dans une petite heure....

—C'est bien....—Continuez....

Baptiste salua; l'attelage reprit son trot rapide et s'éloigna dans un nuage de poussière.

XXVIII

M. de la Tour-du-Roy, pendant quelques secondes, demeura immobile au milieu de la route.

L'expression bouleversée de sa figure indiquait clairement que de sombres pensées hantaient en ce moment son esprit.

Cette expression n'était pas menteuse.

La défiance vague que nous avons vu naître grandissait, prenait un corps, se changeait en soupçon....

L'étrange conduite d'Hector Bégourde feignant de partir et ne partant pas, éclairait d'une lueur funeste tout ce que le marquis avait appris le matin.

Il lui paraissait prouvé désormais qu'Hector et Lazarine se connaissaient depuis dix-huit mois....

Pourquoi donc avaient-ils joué d'un commun accord, la comédie d'être des étrangers l'un pour l'autre?....

Jules Leroux, insistant de façon si pressante pour le départ immédiat de Bégourde, en savait certainement plus long qu'il n'en avait voulu dire....

Quelle énigme de honte voilaient ces réticences? [illegible]

Enfin, l'action du jeune homme restant dans les environs du château au lieu de regagner Paris, démontrait une entente entre lui et la châtelaine....—S'il se cachait, c'était pour la revoir,—à coup sûr, le soir même,—[illegible]

La conclusion de ces choses suspectes souleva dans l'âme du marquis un ouragan de colère folle.

Il éperonna brusquement son cheval qui bondit, et il le mit à une allure enragée, sans le surveiller, sans le soutenir, n'ayant ni conscience, ni souci des dangers que faisait courir au cavalier et à la monture cette vitesse de locomotive.

Et, tout en galopant comme le spectre de la ballade de Burger, M. de la Tour-du-Roy répétait, presque à voix haute:

—Je les tuerai!... je les tuerai!...

—Cette surexcitation mentale qui ressemblait presque à du délire, fut de courte durée.

Un calme relatif lui succéda et permit au marquis la réflexion. Il remit au pas son cheval couvert d'écume et il murmura:

—Pour faire justice, il faut les surprendre!—Pour les surprendre, il faut lutter avec eux! Lutter d'astuce et de fourberie!...—Ils me donnent l'exemple de la ruse... j'apprendrai la ruse!...—Ils se cachent... je me cacherai...

Robert regarda sa montre.

Elle marquait six heures et demie du soir.

—J'ai le temps...—se dit-il.

En ce moment il se trouvait à huit kilomètres du château.

De grands bois dont il était propriétaire s'étendaient à droite et à gauche, à perte de vue.

Il quitta la route départementale et s'engagea dans un sentier couvert qui le conduisit en dix minutes au pavillon d'un garde.

—Lébineau!—appela-t-il en s'arrêtant près de la porte.

Un petit garçon d'une douzaine d'années, d'une physionomie intelligente, sortit du pavillon et cria:

—Maman.......maman .... c'est M. le marquis....

Aussitôt une femme encore jeune et presque jolie, portant dans ses bras un enfant à la mamelle, se montra sur le seuil.

—Ah! monsieur le marquis—fit-elle avec une profonde révérence—mon mari sera bien chagrin....

—Lébineau est absent?

—En tournée, monsieur le marquis, et il ne rentrera que cette nuit, bien tard.—Monsieur le marquis voulait lui parler?... Est-ce au moins quelque chose que je puisse lui répéter?

—Ne vous préoccupez point de cela, bonne Ursule... Je n'ai rien de pressant à dire à votre mari... Avez-vous du papier au pavillon?

—Oui, monsieur le marquis, et de l'encre aussi, et des plumes.....enfin tout ce qu'il faut pour écrire.—Comment donc que Lébineau ferait ses rapports et dresserait ses procès-verbaux, si quelque chose lui manquait?

Monsieur de la Tour-du-Roy descendit de cheval, mit la bride aux mains du petit garçon, très orgueilleux de cette marque de confiance, puis il franchit le seuil d'un intérieur brillant d'une propreté hollandaise, s'assit devant une petite table de chêne noir bien ciré, et écrivit une courte lettre.

Dans cette lettre destinée à Lazarine Robert disait en style de télégramme, sans entrer dans le moindre détail, que l'affaire du garde-chasse blessé le retiendrait longtemps; qu'en conséquence il fallait dîner sans l'attendre et ne point s'inquiéter si son absence se prolongeait une partie de la nuit.

Lorsque M. de la Tour-du-Roy eut écrit l'adresse de ce billet laconique, il demanda:

—Petit Pierre a des jambes solides, n'est-ce pas, bonne Ursule?

—Des jambes de chevreuil, monsieur le marquis.... —réplique la femme du garde.—Il dépérait un lièvre à la course.

—Il sait le chemin du château?....

—Aussi bien que son *Credo*.... —il y est allé plus de cinquante fois avec son père....

—Combien mettrait-il de temps pour courir jusque-là?...

—Dame..... une heure à peu près en ne se pressant guère.....

—Voulez-vous me le prêter pour deux heures?....

—Il est aux ordres de monsieur le marquis...et c'est bien de l'honneur pour nous....

—Merci, bonne Ursule...

M. de la Tour-du-Roy sortit du pavillon, reprit la bride à petit Pierre, lui donna la lettre accompagnée d'une pièce de cent sous, et lui dit:

—Tu vas aller toujours courant au château, mon enfant..... —Connais-tu le valet de chambre Dominique?

—Oui, monsieur le marquis....

—Tu demanderas à lui parler et tu lui recommanderas de ma part de remettre immédiatement cette lettre à Mme la marquise.....

—Et, après?..

—Après?...—Tu reviendras..... — Il n'y a pas autre chose à faire.

—Ça suffit, monsieur le marquis....

L'enfant glissa la lettre dans sa poche, noua la pièce de cent sous dans un des angles de son mouchoir et détala comme un cerf qui sent la meute lui souffler au poil.

Le marquis se remit en selle; il allait s'éloigner mais il se ravisa.

—Ursule—reprit-il—Lébineau a des revolvers, n'est-ce pas?

—Oui...oui...il en a deux...comme tous les gardes de M. le marquis...—Il les emporte rarement...—Ils sont accrochés près du buffet...M. le marquis aurait pu les voir tout à l'heure.

—Sont-ils chargés?

—Je ne m'y connais pas...mais je sais qu'il y a des cartouches à la maison.

—Je serai tard cette nuit dans les bois...il faut être prudent...on ne sait ce qui peut arriver...Donnez-moi l'un des revolvers, bonne Ursule.

—Tout de suite, monsieur le marquis...

La femme du garde rentra et ressortit, apportant une arme de moyenne grandeur, en acier bruni, à crosse d'ébène, très simple mais d'une excellente fabrication.

M. de la Tour-du-Roy s'assura que les six cartouches métalliques étaient à leur place, et mit le revolver dans la poche de côté de son veston.

—Merci et au revoir—fit-il.

—A l'honneur de revoir monsieur le marquis—répondit Ursule—puis elle ajouta avec une visible hésitation: Mais.... mais...est-ce que monsieur le marquis se sent mal à son aise?

—Pourquoi me demandez-vous cela?

—Parce que monsieur le marquis est très pâle...Je crois qu'il ferait bien, avant de s'en aller, de boire un peu d'eau-de-vie....

Robert secoua la tête.

—Nous en avons qui est fameuse,—reprit la femme du garde.—Ce n'est pas étonnant, elle vient du château...—L'intendant nous en a donné deux bouteilles à l'occasion du mariage de monsieur le marquis, et nous les gardons pour les fêtes carillonnées en souvenir d'un si beau jour....

—Un beau jour, en effet!...—pensa Robert d'une voix sourde.—Un bien beau jour!...—Adieu, Ursule...je n'ai besoin de rien....

Puis, éperonnant de nouveau son cheval, il partit au galop.

—C'est drôle, tout de même, ces grands personnages... —murmura dame Ursule en le suivant des yeux.—On jurerait que M. le marquis a la tête à l'envers....

M. de la Tour-du-Roy erra dans la forêt jusqu'au moment où l'obscurité complète eut remplacé le crépuscule.

Il reprit alors rapidement le chemin du château, ouvrit une des portes de service de la muraille d'enceinte avec un passe-partout dont il ne se séparait jamais, entra dans le parc, attacha son cheval au milieu d'un taillis et se dirigea vers l'avenue couverte où trois ou quatre fois, le soir, Lazarine était venue rejoindre le jeune artiste.

Pourquoi le marquis—ne sachant rien de positif—allait-il là et non ailleurs? se demandera-t-on peut-être.—Notre réponse est bien simple.

Il allait là et non ailleurs parce que l'impulsion toute instinctive qui le poussait de ce côté était en même temps très logique.

L'avenue couverte, avec le doux mystère de ses ombrages épais et séparés du logis uniquement par la largeur de la pelouse, devait attirer des amoureux à qui le temps était mesuré.

Plus près du château ils auraient été trop en vue, et, pour trouver l'équivalent du vert tunnel de l'allée couverte, il fallait chercher trop loin.

M. de la Tour-du-Roy se souvenait d'ailleurs des fugues soudaines de Lazarine après le repas du soir, à l'instant précis où Hector lui-même disparaissait du salon ou de la terrasse.

Ces fugues ne se prolongeaient point.—Au bout d'une demi-heure au plus, la marquise était de retour!—il semblait donc très vraisemblable qu'elle venait de l'allée couverte.

Robert s'embusqua dans le taillis dont Bégourde connaissait si bien l'épaisseur, et s'armant de patience, commandant à son cœur d'apaiser ses battements, à ses nerfs de ne point tressaillir, il attendit.

Huit heures du soir sonnèrent au loin.

Le ciel était d'une pureté de cristal; des myriades d'étoiles scintillaient dans la nuit comme une poussière de diamants.—Les capiteuses émanations des fleurs d'automne saturaient l'atmosphère tiède et faisaient flotter dans l'air comme un souffle de volupté.

(A continuer.)