L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureau: No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.

VENDREDI 8 NOVEMBRE 1878.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE

[illegible]

PEREIRE, Daure, mercredi, 13 novembre.
FRANCE, Trudelle, mercredi, 20 novembre.
LABRADOR, Sanglier, mercredi, 27 novembre.
SAINT LAURENT, Lachesnez, mercredi, 4 déc.

Prix du passage (y compris le vin):
Première cabine (vin compris)......
Deuxième — — ......
Troisième — — ......

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec arrangement [illegible]

L. GRAND, Agent, Gallier Court, No [illegible]
4mai—1an Nouvelle-Orléans.

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

STEAMERS ENTRE BREME ET LA NOUVELLE-ORLEANS, VIA LE HAVRE, SOUTHAMPTON ET LA HAVANE.

Les steamers du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD reprendront leur service régulier comme suit:

De Brême.		De la Nile-Orléans.
Frankfurt......	2 Oct.	environ 6 nov.
Hannover......	23	environ 24
Nurnberg......	6 nov.	environ 8 déc.
Braunschweig..	20	environ 22
Frankfurt......	4 déc.	environ 5 janv.

Ces steamers font escale, en venant ici, au Hâvre 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. Brandt, 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,
12 juin No. 42 de la rue de l'Union.

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. T. P. C. Halsey, laissera son wharf, au pied de la rue Toulouse Mercredi 13 Nov., à 8 h. A. M.

L'assurance sur cargaisons est prise 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, BREME et le HAVRE.

Pour fret ou passage, s'adresser à
ALFRED MOULTON,
4mai—1an Rue Carondelet. No 41.

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 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—9 mois 1 1 2 sem

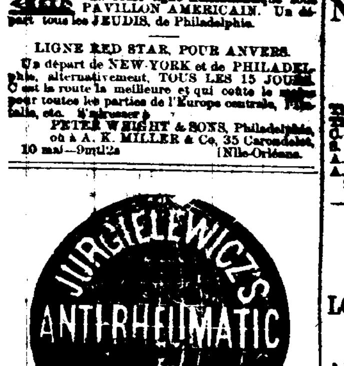
LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.

La seule ligne transatlantique sous PAVILLON AMERICAIN. 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, Philadelphia, ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet,
10 mai—9mois Nlle-Orléans.



Guérison garantie des rhumatismes, de la goutte, de la névralgie et de toutes les maladies provenant de l'impureté du sang. La mixture anti-rhumatismale de Jurgielewicz est le remède le plus populaire du pays; il a plus de vente que tous les autres remèdes ensemble et c'est le remède de patenté le plus couteux 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 se trouve pas mieux, il peut être sûr qu'il ne souffre d'aucun des maux ci-dessus mentionnés et il peut cesser de continuer. Prix de la bouteille $1 50.

A vendre par tous les principaux droguistes.
FERSLEW & CO. propriétaires,
P. O. Box 1406 Nlle-Orléans.
17 nov 1an

Argentez vous-même

Très-facilement et solidement Couverts, [illegible] BLEU D'ARGENT PUR [illegible]

VAPEURS.

Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer en fer américain de 1ère classe, E. B. WARD, Jr., Capt. G. PIZZATI, partira [illegible] de son quai en face de la place Jackson, pour Belize et Truxillo.

Pour fret ou passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à
S. OTERI & BRO.
No 24 Front Levée, 24 et 26 Fulton, entre Gravier et Poydras.

N.B.—Le "Ward" fera le service ci-dessus alternativement avec nos goëlettes régulières.
2 mars—1 an.

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

A dater du 2 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue Bienville, à sept heures et demie du matin, pour Westwego, et transportera les passagers qui se rendent aux stations du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas. Il quittera Westwego à 6 heures du soir et arrivera à la Nouvelle-Orléans à 6.45 P. M.

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

Le fret reçu au même endroit, à 2 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 NATCHEZ, T. P. Leathers Capitaine, J. F. Mass, Commis.

Se reliant, à Vicksburg à la ligne Parisot pour les rivières Yazoo, Talahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Caire et St. Louis.

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JAMES J. WORK, 106 Commune et à R. K. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.
Sheet—1an

Paquebot régulier de la cote et Baton-Rouge.

Deux voyages par semaine.

Départ de la Nouvelle-Orléans tous les LUNDIS et [illegible] VENDREDIS [illegible] à 12 heures.

Le nouveau bateau à vapeur ST. JOHN, E. O. MELANÇON, capitaine.

Partira comme il est dit plus haut pour Baton-Rouge, Plaquemine, Donaldsonville, et tous les débarcadères intermédiaires. Retournant en ville tous les dimanches et mercredis.

Pour frêt ou passage s'adresser à bord ou à E. O. MELANÇON,
9 Oct—1an No 33 Bienville.

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

HENRY TÊTE, J. F. AUCOIN, Capitaine, M. H. LANDRY, Commis.

Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les MARDIS à 10 heures A. M. et tous les JEUDIS et SAMEDIS à 12 heures M.

Retour: il partira de Donaldsonville tous les MERCREDIS, VENDREDIS et DIMANCHES matin.

Le HENRY 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.

P. S.—Aterre le jour pour déposer son frêt et fait positivement comme il est indiqué plus haut.
16 juillet—1 an

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

ARRANGEMENT D'HIVER.

Le steamer NEW CAMELIA, partira du Lac, comme suit: LUNDI et JEUDI, à l'arrivée du train de 11 heures du matin et le SAMEDI à l'arrivée du train de 4 h. P. M., du chemin de fer de la rue du Canal.

A son retour, il partira de Madisonville le LUNDI, le JEUDI, et le VENDREDI matins. Le LUNDI et le JEUDI, il touchera le vieux débarcadère.

FRET.

Le frêt, à chaque voyage, sera reçu à son débarcadère, Nouveau Bassin, Pont Magnolia.

Les bagages (seulement) sont reçus à l'encoignure des rues Canal et Carondelet, au départ du train précédant immédiatement le départ du bateau.

Le service se fera régulièrement à moins de mauvais temps ou de basses eaux.

Pour plus amples informations, s'adresser à C. M. SORIA,
23avril 78— Au No 20 de la rue de l'Union.

Pour la Baie St-Louis la Passe Christian.

Le nouvel et élégant steamer NEW CAMELIA, Capitaine WM. HANOVER,

Partira de son quai après le 1er novembre, le MARDI et le VENDREDI, à l'arrivée du train de 1 heure P. M. A son retour, il partira de la Passe Christian le MERCREDI et le SAMEDI matin.

Le frêt sera reçu jusqu'à midi, le MARDI et le VENDREDI à son atterrissage au Nouveau Bassin, près du Pont Magnolia, côté de la rue Julia.

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

Les voyages annoncés ci-dessus se feront régulièrement à moins de mauvais temps ou de basses eaux. 1er nov—

NEW-ORLEANS SAVINGS INSTITUTION

156 rue du Canal.
D. URQUHART, Président.
THOS. A. ADAMS, 1er Vice-Président,
THOS. A. CLARKE, 2nd "
CHAS. J. LEEDS, 3ème "
CHAS. KILSHAW, Trésorier.

DIRECTEURS.

Thos. A. Adams,	Geo. Jonas,
Thos. A. Clarke,	J. G. Gaines,
C. J. Leeds,	C. Schneider,
S. Jamison,	Carl Kohn,
A. Moulton,	T. L. Bayne,
A. Palfrey,	D. Urquhart,

28 mars—1 an

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		550,000 00
Autres bons		391,020 58
Local de la Banque et autres propriétés foncières		236,011 59
Cinq pour cent, fonds de rachat		24,750 00
Compte de prime		16,497 90
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	
		$1,006,063 97
		$4,603,169 16

PASSIF.

Capital		$1,000,000 00
Surplus		200,000 00
Profits nets non payés		110,496 72
Billets en circulation		[illegible]
Dépôts	$1,890,768 25	
Dû à des banques et à des banquiers	296,904 19	
		2,197,672 44
		$4,603,169 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.

30juin—3t A. LURIA, Caissier.

CHEMINS DE FER.

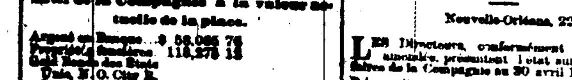
Avis spécial.

A partir de lundi, 5 aout, les trains de passagers partiront d'Alger pour Morgan City le LUNDI, le MERCREDI et le VENDREDI, à 8 heures du matin. Le ferryboat quitte le pied de la rue Ste Anne à 7 heures et demie du matin. Les trains, pour revenir à Alger, partent de Morgan City à midi 45 minutes.

Un train de passagers partira d'Alger pour Houma le MARDI et le SAMEDI à 8 heures du matin, et quittera Houma pour revenir à Alger, à 1 heure et quart de l'après midi.

Les trains de fret partiront d'Alger le MARDI, le JEUDI et le SAMEDI à 8 heures du soir.

A ces trains de fret sera joint chaque fois un wagon pour passagers.
3 aout—1m



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 [illegible] 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 et places dans les wagons-dortoirs, et qui, [illegible] 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 [illegible], bureau du chemin de fer de Mobile coin Camp et Commune.
3 juillet—1m

Great Jackson Route.

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

Trains will leave and arrive at the Calliope Street Depot, on and after September 9 1878, as follows:—

LEAVE. | ARRIVE.
Train No 3, 7 A. M. | Train No 4, 7:35 P. M.

These trains will run daily.

PULLMAN PALACE SLEEPING CARS THROUGH TO LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS, O., AND ONLY ONE CHANGE TO CHICAGO, NEW YORK AND EASTERN CITIES.

Tickets for sale, berths secured and information given at No 22 Camp street, corner of Common.

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
ja'y14—

Grande Route de Jackson.

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

A partir du 9 septembre 1878, ce même partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DEPARTS. | ARRIVEES.
Train No 3, 7 A. M. | Train No 4, 7:35 P. M.

Ces trains partent tous les jours.

CHARS-DORTOIRS PULLMAN ALLANT JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS, O., (et seulement un changement à CHICAGO, NEW YORK et VILLES de L'EST.

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

A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers.
14 jv—

COMPAGNIE D'ASSURANCE —DES— "FACTORS AND TRADERS,"

37......RUE CARONDELET......37

Actif, 30 avril '78: $1,288,316.14

ED. A. PALFREY, Président.
JNO. CHAFFE, Vice-Président.
THOS. F. WALKER, Secrétaire.

DIRECTEURS:

John I. Noble,	B. F. Eshelman,
John Chaffe,	Wm. C. Black,
Richard Milliken,	Charles Chaffe,
J. I. Warren,	L. C. Jurey,
Samuel Friedlander,	Wm. Hartwell,
A. H. Yates,	C. J. Leeds,
R. M. Walmsley,	A. T. Janin,
A. A. May,	Joseph Bowling,
T. Lytt. Lyon,	A. M. [illegible],
Samuel H. Boyd,	Henry Abraham,
Joseph McElroy,	Louis Bush,
William J. Behan,	A. Brittin

G. W. [illegible]

LAURENT LACASSAGNE,

Marchand-Commissionnaire et Importateur de Vins et Liqueurs.

9......RUE DECATUR......9

AGENT pour la vente des Vins d'une des premières maisons de Bordeaux et de la célèbre marque de Cognac P. Denis, Gabriel Gadrad & Cie, à Cognac, et de l'incomparable Balsamique des Pyrénées.
14 juil77—1an

J. VERGNOLE,

65......Rue Decatur......65

—IMPORTATEUR DE—

VINS, COGNAC, LIQUEURS, FRUITS A L'EAU-DE-VIE, VERMOUTH, HUILE, SARDINES, ABSINTHE.

Seul agent pour le Sud et l'Ouest de W. H. JUBA & CO., Cognac; de la célèbre marque des vins de A. SELLIER & CO, Bordeaux, CHAUVET FILS. Un assortiment général de liqueurs du pays.

BITTER DES ARABES

Supérieur à tout autre.

Les propriétés toniques, stimulantes et digestives de ce bitter, agissent sur le système nerveux et en font une boisson entièrement agréable et bienfaisante. Comme apéritif le BITTER DES ARABES fait le plus grand bien aux estomacs faibles et délicats et combat efficacement la dyspepsie.

J. VERGNOLE,
9 déc—77—1an Propriétaire, N. Orléans

Avis aux Contribuables.

Le soussigné se chargera de payer toutes les taxes arriérées ou courantes, soit de ville ou d'Etat, à un escompte très avantageux pour les intéressés. Il règlera également toutes les licences d'Etat à un escompte libéral. Il se chargera de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont sujettes aux réclamations de madame Gaines.

JOHN T. DUFOUR, Passage de la Bourse.

56.

ASSURANCES.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIEME ETAT 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...... $334,652 72
Sur risques de mer...... 26,648 79
Sur risques de rivières...... 24,051 91
Total des primes...... $378,353 42
En moins, primes non expirées...... 117,041 00
Montant net des primes le 31 mai 1878...... $261,312 42
Pertes payées—
Sur risques de feu......$55,427 89
Sur risques de mer...... 12,445 66
Sur risques de rivières...... 10,304 92
Taxes, dépenses et intérêt payés...... 35,317 56
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...... 186,501 65
Billets reposant sur nantissement...... 89,870 63
Effets à recevoir...... 31,811 67
Primes en voie de recouvrement...... 42,497 11
Agricultural Fair Association...... 2,000 00
Scripe de la ville...... 3,979 39
En caisse...... 51,551 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 l'an 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—

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé.........$500,000
VINGT-DEUXIÈME ETAT ANNUEL.
Bureaux No 59 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 échue le 31 décembre 1877.
Sur les risques de feu...... $253,685 74
Sur les risques de rivières...... 91,210 38
Sur les risques maritimes...... 80,473 56
$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 86
Sur les risques de rivières...... 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—
Ré-assurance...... $ 44,797 20
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock...... 50,279 11
Fonds de réserve...... 10,000 00
Intérêt sur capital...... 49,563 41
$322,874 30
Moins escompte et intérêt...... 29,075 64
$293,798 62
Profit net...... $104,659 27

La compagnie possède l'actif suivant, évalué au prix actuel de la place.
Actions et Bons...... $306,329 00
Prêts sur hypothèque...... 9,122 63
Prêts sur garantie...... 93,940 00
Billets à recevoir...... 11,458 35
Propriétés foncières...... 25,000 00
Primes en voie de collection...... 52,435 49
Argent en caisse...... 156,482 73
Total de l'actif...... [illegible]

L'état précédent est une copie exacte et correcte des livres de la Compagnie.
JAS. I. DAY, Président.
R. CARPENTER, Secrétaire.
Signé et assermenté devant moi, ce 18e jour de janvier 1878.
A. INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction, à une séance tenue le dix-neuvième jour de janvier 1878, après avoir mis de côté dix mille piastres pour le fonds de réserve, passé dans le fonds de l'année, et payé dix pour cent de dividende aux actionnaires, a résolu de payer un dividende en argent de 5 pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année échue le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir du lundi, 26 janvier 1878.

—DIRECTEURS—

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

20 janv—

ANNUAL STATEMENT. —OF THE— New Orleans Insurance Company. Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums......$268,221 08
Marine Premiums...... 42,582 42
River Premiums...... 39,946 04
Total Premiums...... $350,750 46
Less—
Premiums on expired risks......$ 86,067 66
Return Premiums...... 12,180 13
Reinsurance...... 20,742 89—118,990 78
Net earned premiums...... $231,760 75
Add interest and salvage...... 41,823 54
$273,583 29
Deduct—
Fire losses $66,417 85
Mar. losses 17,722 00
River losses 12,320 85—$96,460 70
Rebate on 15 per cent...... 46,490 64
General expenses...... 24,214 46
State and city taxes and license...... 10,942 70
Board of Underwriters...... 6,759 55—184,176 45
Profit for the year 1877......$109,415 84
Deduct—
Profit and loss......$6,606 26
Dividend Jan. 1877 ......25,000 00
Dividend December 31, 1877......25,000 00—56,606 26
Balance......[illegible]—109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.
Cash in bank......$ 52,065 72
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 36
First mortgage notes and pledge notes...... 166,583 84
Premiums in course of collection...... 70,310 94—619,665 44

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 16th 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,	E. Gally,
Charles Lafitte,	Ant. Carriere,
Charles E. Schmidt,	Jules Aldige,
Charles J. Leeds,	W. A. Bell,
D. Fatjo,	Pierre Poutz,
A. Schreiber,	Jules Tuyes.

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......$228,931 32
Losses paid and estimated, say—
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...... $50,291 28
Less rents, salvage, savings, etc...... 21,629 80
27,661 48
Gross profits...... $104,010 61

The company have the following assets:
Bills receivable...... $59,988 67
Loans on bonds and mortgage...... 44,707 80
$104,696 47
Loans on call...... $70,315 35
Cash...... 63,126 62
133,441 97
City bonds...... 83,117 20
Bank and other stocks...... 59,186 63
Real estate...... 112,176 91
Premiums in course of collection and suspense account...... 33,092 19
$506,611 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,	Jno. 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 Forcheimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben G. Bush,
21 mai—	Jno. M. Parker.

Etat annuel de la Compagnie d'Assurance de la Nlle-Orléans. Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu...... $268,221 08
Primes maritimes...... 41,582 42
Primes de rivière...... 39,946 04
Total des primes...... $350,750 46
Moins: Primes sur risques non expirées......$ 86,067 66
Primes remboursées...... 12,180 13
Réassurances...... 20,742 89 — 118,990 78
Primes nettes...... $231,760 75
A ajouter: intérêt et sauvetage...... 41,823 54
$273,583 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...... 46,490 64
Dépenses générales...... 24,214 46
Taxes et licences d'Etat et de ville...... 10,942 70
Board of underwriters...... 6,759 55 — $184,176 45
Profit pour l'année 1877...... 109,415 84
A déduire:
Profits et pertes......$ 6,606 26
Dividende janvier 1877......25,000 00
Dividende décembre 31 1877......25,000 00 — 56,606 26
Balance...... [illegible] $109,415 84

Actif de la Compagnie à la valeur actuelle de la place.
Argent en Banque......$ 52,065 72
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 banque et de compagnies d'assurance, et consols de l'état de la Louisiane...... 195,390 42
Billets à recevoir (pour primes)...... 11,429 36
Billets de première hypothèque, billets avec garantie...... 166,583 84
Primes en voie de collection...... 70,310 94 — $619,665 48

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 de 14 courant.
N. O. 16 Janvier 1878. J. W. HINCKS, Secrétaire.

DIRECTEURS:

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

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...... $334,652 72
On Marine Risks...... 26,648 79
On River Risks...... 24,051 91
Total Premiums...... $378,353 42
Less Unearned Premiums...... 117,041 00
Net Earned Premiums 31st May 1878...... $261,312 42
Losses paid—
On Fire Risks......$55,427 89
On Marine Risks...... 12,445 66
On River Risks...... 10,304 92
Taxes and expenses, less interest...... 35,317 56
Re-insurance 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...... 186,501 65
Notes secured by pledge...... 89,870 63
Bills receivable...... 31,811 67
Premiums in course of collection...... 42,497 11
Agricultural Fair Association...... 2,000 00
City Scrip...... 3,979 39
Cash on hand...... 51,551 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 amount of 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—

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LIMET, Publishers.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $14; 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,
Stonewall.

NEW ORLEANS, Capt. T. P. C. Halsey, will leave her warf, foot of Toulouse street, Wednesday, Nov. 13, 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, 1 Carondelet Street
mar1—1v

VINGT-NEUVIEME ETAT 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...... $228,931 22
Pertes payées et estimées, savoir:
Pertes d'incendie...... $44,424 27
Pertes maritimes...... 12,199 00
Pertes de rivières...... 40,635 96
97,259 22
131,672 09
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participation, etc...... 50,291 28
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc...... 21,629 80
27,661 48
Profits bruts...... $104,010 61

La Compagnie possède l'actif suivant:
Billets à recevoir...... $59,988 67
Prêts sur bons et hypothèques...... 44,707 80 — $104,696 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...... 59,186 63
Propriétés foncières...... 112,176 91
Primes en voie de collection et suspense account...... 33,092 19
Total de l'actif...... [illegible]

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,	Jno. 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 Forcheimer,	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—1m

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

BUREAUX, No. 10 RUE CARONDELET.

SEPTIÈME ETAT ANNUEL.

Conformément aux réquisitions de sa Charte, la Compagnie publie l'état suivant:

Primes reçues dans l'année expirée le 30 juin 1878—
Sur risques de feu......$46,624 44
Sur risques de rivières...... 6,776 07
Sur risques de mer...... 6,975 24—$60,375 75
Moins—Primes non expirées......$15,645 87
Moins—Primes remboursées...... 1,640 93—$17,486 80
Montant net des primes reçues......$42,888 95
Plus—Primes non-expirées de 1877...... 10,090 34
$52,979 29
Pertes, etc., payées dans la même période:
Sur risques de feu......$2,041 10
Sur risques de rivière...... 1,136 87
Sur risques de mer...... 8,569 35
Réduction (rebate)...... 7,617 17
Réassurances...... 2,814 19
Taxes...... 3,177 36
Loyer...... 1,200 00
Impressions et annonces...... 289 00
Bureau des assureurs...... 1,252 05
Dépenses, etc., moins intérêt...... 2,651 82—$30,948 91
Bénéfice net...... $22,030 38

L'actif de la Compagnie est comme suit:
Primes en voie de recouvrement......$ 9,564 55
Actions de banques et autres actions...... 58,628 40
Propriétés foncières...... 18,127 60
Prêts garantis...... 9,216 01
Prêts sur hypothèque...... 11,742 91
Effets à recevoir...... 2,213 30
Meubles et installations de bureau...... 3,150 43
En caisse...... 19,596 81
Total de l'actif......$132,473 01

L'état qui précède est une copie exacte faite sur les livres de la Compagnie.
ERNEST FRAGST, Président,
JNO. WILSON, Vice-Président.
P. M. SCHNEIDAU, Secrétaire.

Signé, sous serment, pardevant moi, à la Nouvelle-Orléans, ce 13 juillet 1878.
JNO. HENDERNAGEL, Notaire.

Nouvelle-Orléans, 11 juillet 1878.

Aujourd'hui, à une réunion du conseil de Directeurs, il a été résolu, à l'unanimité, de déclarer un Dividende de Dix pour cent sur le capital de la Compagnie, payable sur DEMANDE, et de payer un Dividende de Cinq pour cent, à TOUS les assurés sur leurs primes participantes en plus des 15 0/0 déjà reçus par eux, à partir du 5 août 1878.

P. M. SCHNEIDAU, Secrétaire.
14juillet—1m

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 HIJA DE LA HABANA.
Propriétaire du JOS. QUEYRON'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à ces prix réduits.
Agence STAR NEW STYLE & FOREST'S—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

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

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

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

Lignes des rues Magazine et Prytania.

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

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

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

A retour, les cars de la ligne Magazine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue 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 la jonction avec les rues Delord et Annonciation, et suivent cette dernière rue en contournant la Place Annonciation, jusqu'à la station d'arrivée, située dans Louisiana Avenue. Pour le retour, ils prennent la rue Chippewa jusqu'à la Place Annonciation et la rue de ce nom qu'ils descendent jusqu'à la rue Delord. Ils suivent ensuite la rue Delord jusqu'à la rue Peters et celle-ci jusqu'à la rue du Canal.

Ligne Tchoupitoulas.

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

Lignes de la rue St. Charles.

Ces lignes comprennent deux routes dont la station de départ est au pied de la rue St. Charles, près de sa jonction avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli d'où elles gagnent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrivée située rue Huitième. Les *Dryads 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 *Dryads 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. De 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, statue de Clay. Parcours: (*cars verts*) Canal jusqu'à Dauphine, Dauphine jusqu'à Dumaine, Dumaine jusqu'à Broad, Broad jusqu'à Laharpe et de là à la station d'arrivée. Les cars bleus suivent la même route; seulement, au lieu de tourner dans la rue Broad, ils suivent la rue Dumaine jusqu'au Bayou St-Jean, longent les bords du Bayou jusqu'à la Grande Route St-Jean, d'où ils se rendent à la station d'arrivée, en passant devant la porte des Fair Grounds, qui fait face à la rue Sauvage.—Le retour s'opère par la Route Gentilly, la rue Broad, la rue St-Pierre, et principalement par la rue des Ursulines jusqu'à la rue du Canal.

Ligne de la 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 l'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 Carroll et Poydras, Poydras à Fulton, Fulton à Canal.

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

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

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

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

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

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

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

Upper Magazine Line.

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

Chemin de fer de Pontchartrain.

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

FEUILLETON.

8 nov—4

L'IDÉE DE JEAN TÊTEROL.

Par Victor Cherbulier.

PREMIÈRE PARTIE.

III—Suite.

—C'est un fait exprès, c'est un parti pris, tout le monde meurt, murmura-t-il. Et qui possède aujourd'hui Saligneux?

—Qui donc? son fils!

—Ce petit Patrice, ce blondin, ce gamin qui portait toujours des cravates bleu de ciel?

—Ce gamin, reprit le curé en souriant, est un homme de quarante-six ans; il est veuf et il a pour fille une jolie demoiselle qui fait son éducation dans un des couvents de Paris.

—Quelle fureur de changement! s'écria M. Têterol tout entier à son idée. Ce baron Patrice de Saligneux a-t-il le même caractère que son père?

—Il y a bien de la différence. L'un ne se plaisait qu'à Saligneux, et il y vivait toujours; l'autre s'y ennuie et n'y vient qu'en passant, par occasion, pour causer avec son intendant, pour ouvrir et fermer la chasse.

—Et le reste du temps où est-il?

—A Paris, aux eaux, en Italie. Il court le monde, il a le pied léger.

—A sa manière, son père l'avait aussi, reprit M. Têterol en se frottant machinalement les reins.—Il se rappelait qu'il y était passé quelque chose.

—Non, il ne faut pas dire tel père, tel fils, reprit l'abbé Mirand. On a vu quelquefois le baron Adhémar ôter son habit et s'armer d'un râteau pour aider à rentrer ses foins, quand le temps menaçait. C'était un homme laborieux, diligent, économe, ayant l'œil à tout, exact, précis dans tous ses mouvements......

—Très précis, interrompit M. Têterol.

—Quel chagrin il a dû avoir dans l'autre monde, s'il a appris que peu de temps après sa mort la moitié de ses terres se trouvait grevée d'hypothèques et que l'autre moitié était vendue!

L'œil de M. Têterol s'alluma.—Le baron Patrice a vendu la moitié de Saligneux! s'écria-t-il. Quel crime! un si beau domaine. Qui ont été les acquéreurs?

—Un riche Lyonnais qui vient passer ici les étés avec sa famille, un gros meunier de Pont-d'Ain, qui a établi des moulins au bord de la Limonade. Le reste a été vendu par parcelles, pièce par pièce. Mais voyez ce que c'est, mon cher Têterol. Nos paysans prétendent qu'il est dangereux d'acheter de la terre qui a appartenu au baron Adhémar, cette terre qu'il aimait tant. C'est un outrage qu'on lui fait, et, tout mort qu'il est, il s'en venge. En vérité, c'est comme un sort. Le Lyonnais s'est dégoûté de sa maison, parce qu'il a eu le malheur d'y perdre une de ses filles l'an dernier, et on assure que le meunier ne fait pas ses affaires.

M. Têterol ne répondit pas; il était plongé dans une profonde rêverie.

—A quoi pensez-vous? lui demanda l'abbé Mirand.

Il eut l'air de se réveiller.—Je pense, monsieur le curé, répondit-il, que le baron Patrice de Saligneux a vendu de la terre parce qu'il avait des dettes, et je pense aussi qu'il avait des dettes parce qu'il est homme de plaisir.

—C'est à peu près cela, répondit mélancoliquement l'abbé.

—On prétend, monsieur le curé, que pour voir des anthropophages il faut aller en Afrique. Moi j'ai vu à Paris, moi qui vous parle, de jolies petites femmes qui font leur métier de manger les hommes. Elles les croquent à belles dents et ne leur laissent que les yeux pour pleurer. Le baron a rencontré sur l'asphalte une de ces coquines; elle l'a ensorcelé, affolé, et un homme qui s'allume n'a plus ni raison, ni bon sens, ni quoi que ce soit. On fait des folies, on tombe sous la griffe des usuriers, et en fin de compte on vend une vigne, puis un pré, puis un champ, les Lyonnais et les meuniers en profitent, tout s'en va et les morts ne sont pas contents.

—Ah! permettez, mon cher Têterol, le ciel soit loué, les choses n'en sont pas encore où vous dites. Le baron Patrice a écorné son héritage, mais les restes en sont bons. Il a toujours son château, son parc, ses plus beaux champs, la meilleure partie de ses bois. Vendre un château que de père en fils les Saligneux possèdent depuis des siècles, quelle honte ce serait pour lui et quel chagrin pour nous! Il n'en fera rien, je le connais. Il a jeté sa gourme; l'âge aidant, il commence à se calmer. Après tout c'est un brave homme. Il s'est battu contre les Prussiens; il commandait un bataillon de mobiles, et à l'affaire de Montbéliard il a eu deux chevaux tués sous lui. Avec cela, il est doux, humain, poli, tout le monde l'aime.

Et il ajouta:—Buvons à la santé du baron Patrice de Saligneux. Que Dieu le bénisse, lui, son château et sa charmante demoiselle!

—Sans oublier ses petites dames, répliqua en ricanant M. Têterol. Il est excellent, votre vin d'Arbois; je me ferais une conscience de m'en servir pour porter la santé d'un fou.

—J'aime les sages, dit le bon curé; mais il faut qu'ils soient indulgents, et il faut aussi qu'ils croient en Dieu.

—On croit ce qu'on peut, riposta brusquement M. Têterol.—Puis, allongeant son bras par-dessus la table, il prit et serra la main de l'abbé Mirand avec une grâce bourrue qui lui était propre, car tout le monde a sa grâce, les Têterol comme les éléphants.

—Que sait-on, monsieur le curé? Quand j'aurai mon jardinet, mes tournesols, ma petite cabane, je ferai des réflexions et peut-être la foi me viendra. D'ailleurs votre bon Dieu doit m'aimer, il a toujours eu du goût pour les ermites.

M. Têterol quitta le curé de Saligneux pour aller faire un tour de promenade. Il suivit quelque temps la grande route, puis il prit un sentier dont jadis il avait entendu souvent les cailloux claquer sous ses sabots. A le voir marcher lentement, d'un pas irrésolu, on eût dit un flâneur que le hasard conduit; mais dans ses moindres actions il ne laissait rien au hasard. Il atteignit bientôt le sommet d'une butte où il y avait eu jadis une forteresse et qui commandait tout le pays. Il s'assit sur une grosse pierre gisant parmi des tas de gravats, après avoir eu la précaution d'étendre sous lui son mouchoir à carreaux. Il avait le visage tourné vers un joli vallon, communiquant au midi avec la plaine par une étroite ouverture, abrité par une colline contre les vents du nord. Un ruisseau assez large y promène une eau claire, dont le cours est interrompu par deux petites chutes après lesquelles il reprend son allure nonchalante, comme ces paresseux qu'une alerte réveille en sursaut et qui se rendorment avant même d'être rassurés; il y a des vies heureuses où les accidents ne tirent pas à conséquence.

Au pied de la colline est un château, plutôt petit que grand, mais bien campé, élégant et fier. L'architecte qui l'a construit dans les dernières années du XVe siècle s'est livré à sa fantaisie; il a mêlé le gothique à la renaissance qui commençait. La façade, haute d'un étage, percée de larges fenêtres à croix de pierre, se termine d'un côté par une grosse tour ronde à mâchicoulis, de l'autre par un pavillon carré que surmonte une jolie lanterne, délicatement ouvragée. Les toits pointus sont décorés de fleurons; les pignons aigus des lucarnes sont couronnés par des pinacles du goût le plus pittoresque. Sur le devant règne une terrasse bordée d'une balustrade en marbre blanc et donnant accès par deux rampes à une vaste pelouse, ombragée çà et là de chênes séculaires. Derrière le castel s'étendent des bois qui grimpent jusqu'au sommet de la colline.

M. Têterol considérait attentivement ce château et toutes ses appartenances. Il passa en revue et compta les deux cents hectares; il devina sans peine lesquels étaient vendus, lesquels étaient hypothéqués et que le ruisseau en formait la limite. Il abaissa un coup d'œil dédaigneux sur la petite villa du Lyonnais assise sur le moulin du meunier de Pont-d'Ain. La villa était inhabitée, tous les volets en étaient clos; la roue du moulin tournait, mais de mauvaise grâce, par acquit de conscience; cette roue ne croyait pas à son avenir. La tête du futur ermite fermentait; il s'y faisait un travail accompagné d'un sourd grondement comparable au bruit que font entendre certaines horloges lorsqu'elles se préparent à sonner. C'est qu'il s'appliquait à dégager son idée jusqu'alors un peu confuse. Elle lui apparut enfin dans toute sa beauté comme Vénus sortant des eaux, et son regard pétilla, c'était un regard d'amoureux. Si le baron Patrice avait surpris ce regard et s'il avait pu soupçonner tout ce qu'il y avait dedans, il aurait fermé la grille de son parc à double tour.

M. Têterol se mit à jouer avec ses grosses mains osseuses, nerveuses, velues, tannées, ce jeu lui plaisait. Après les avoir examinées en détail, après en avoir dénombré les vingt-huit phalanges, il les faisait tourner, virer comme des marionnettes, en les regardant il leur parlait:—Vous avez bien travaillé, vous autres, leur disait-il. Vous avez gâché le plâtre, taillé la pierre, et puis vous avez manié des hommes, brassé des écus. Vous êtes de bonnes ouvrières; qu'allez-vous faire maintenant pour vous amuser?

L'instant d'après, il les joignit en forme de coupe, et au fond de cette coupe il aperçut distinctement un château, une tour ronde, un pavillon carré, des lucarnes à pinacle, une pelouse, des champs, des prés, des bois, et un baron mort, qui, s'arrachant les cheveux, criait à un baron vivant:—Quelle honte! tu as souffert que ce diable d'homme nous prît tout! aujourd'hui Saligneux est à lui.

IV

Les dieux s'en vont, et les aristocraties s'en vont aussi. Le monde est ainsi fait que les injustices sociales contribuent à former les grands caractères et que certains abus sont la condition de certaines vertus. Une noblesse privilégiée contracte une dette envers l'Etat; on lui rend des honneurs, elle rend des services. Ne vivant pas sous la règle commune, elle se croit tenue d'avoir des sentiments peu communs et de faire des actions que ne ferait pas le premier venu; le goût de l'extraordinaire se développe dans les âmes, il y a une classe dont l'office propre est de donner de grands exemples. Mais quand la marée montante de la démocratie a submergé tous les privilèges, quand les classes dirigeantes se trouvent dépossédées de leurs avantages, mises sur le même pied que tout le monde, elles en viennent bientôt à penser, à se conduire comme tout le monde. Adieu l'extraordinaire; les situations sont petites, pourquoi les âmes seraient-elles grandes? C'en est fait des beaux sentiments et des vertus d'exception. L'aristocrate devient un gentilhomme, le gentilhomme tourne au hobereau, et le hobereau ne se distingue plus du bourgeois que parce qu'il met un peu plus d'élégance dans ses vices, un peu plus de folie dans ses plaisirs. S'agit-il d'affaires et de devoirs, il considère bourgeoisement la vie; donnant donnant est sa maxime, et il s'enferme dans son bonheur égoïste, dont il clôt la porte et tire les verrous au nez des passants.

La maison de Saligneux avait un passé respectable. A la vérité, elle n'avait jamais brillé au premier rang, ni possédé une grande situation, ni mené ce qu'on appelle une grande existence; mais elle avait figuré avec honneur dans les seconds rôles. Pour ne pas remonter jusqu'aux croisades, il est certain que dès le XVIe siècle elle avait fourni à la France des hommes utiles, de bons serviteurs, qui s'étaient distingués dans la politique ou dans les armes. Jadis un Saligneux sacrifia son bien et sa vie pour donner Paris au Béarnais; un autre Saligneux fut employé par Mazarin dans plusieurs négociations importantes. Un de leurs descendants, qui joignait un caractère antique à un esprit original, s'attira la défaveur de Mme de Pompadour par les brusques incartades de sa courageuse franchise; relégué dans ses terres, il refusa de rien faire pour rentrer en grâce et il vieillit parmi ses paysans, dépensant son revenu en libéralités et justifiant la devise de sa famille: *Je dois peu et fais beaucoup*. Le père du baron Adhémar avait été garde des sceaux sous Louis XVIII et s'était acquitté avec honneur de sa charge; on crut deviner qu'il y avait en lui l'étoffe d'un homme d'état; malheureusement il mourut d'apoplexie à l'âge où les ambitieux sont encore jeunes. Quelques années après, le baron Adhémar, ne pouvant se réconcilier avec la révolution de Juillet ni se résigner à servir la branche cadette, s'enterra à Saligneux. C'était un esprit médiocre, mais un homme de bon sens, d'ordre et de devoir, généreux avec discernement, tenant ses comptes en partie double et cultivant ses terres en agronome consommé. Il ne poussa pas l'horreur de la vie publique jusqu'à refuser d'être maire; il le fut pendant dix-huit ans de suite, et il s'acquit dans sa commune une influence proportionnée à son zèle, que rien ne rebutait.

Son fils, le baron Patrice de Saligneux, n'avait jamais entrepris de délivrer le Saint-Sépulcre et il ne s'était point fait tuer à Dorylée comme le premier en date et le plus légendaire de ses ancêtres. Il n'avait donné ni un écu ni une goutte de sang pour mettre Henri IV sur le trône; Mazarin ne l'avait employé dans aucune négociation, il n'avait encouru la disgrâce d'aucune des favorites du roi Louis XV, il n'aspirait point à être garde des sceaux, et personne ne le considérait comme un agronome distingué. Il n'en était pas moins un baron de Saligneux enchanté de l'être, très content de la figure qu'il faisait sur la terre. Pour tout dire, il avait été maire dix-huit mois durant; ces dix-huit mois lui avaient suffi pour se lasser de ses administrés, qui en moins de temps encore s'étaient lassés de lui, non qu'il les chagrinât par sa rudesse, qu'il les offensât par ses hauteurs, il n'était pas d'homme plus courtois ni plus gracieux; mais on lui reprochait ses négligences, ses distractions, ses oublis miraculeux; ce maire avait des trous dans la mémoire, où des procès-verbaux et des dossiers tout entiers disparaissaient comme par enchantement. Quoiqu'il voulût du bien à tout le monde, quand un plaignant venait lui conter ses doléances, il l'écoutait avec un sourire charmant, qui signifiait:—Mon Dieu! si vous saviez comme tout cela m'est égal!—Il profita du premier prétexte pour reconquérir sa liberté et pour s'envoler à ses plaisirs, ne reparaissant à Saligneux qu'à de longs intervalles. Il goûtait peu le séjour des champs, ne se souciant point d'agriculture et laissant à s[illegible] M. Cro[illegible], qui possédait sa confiance et qui peut-être ne la méritait pas, le soin de gérer son domaine. Ses pieds adoraient l'asphalte de Paris, c'était là seulement qu'il se sentait vivre.

Bien fait de sa personne, exquis dans son élégance, on l'appelait dans son cercle le beau Patrice. Dès sa plus tendre jeunesse, cet adorable blondin avait eu beaucoup de succès auprès des femmes et la liste de ses conquêtes était longue; par malheur il en avait fait dans le monde de fort coûteuses, si bien qu'à la mort de son père il avait des dettes jusque par-dessus la tête, et qu'en bonne foi à la devise héréditaire de sa maison il aurait dû substituer celle-ci: "Je dois beaucoup, je paie peu et je ne fais rien du tout." Il s'était marié peu après: sa femme, qui avait du caractère, le tint en bride pendant deux années, qui lui parurent bien longues, après quoi il retourna à ses chères habitudes, et le baccarat eut raison de la dot. Heureusement Saligneux lui restait; il se contenta de l'écorner, ce fut le triomphe de sa sagesse, à laquelle le point d'honneur vint en aide. Veuf à quarante ans, père d'une petite fille qu'il adorait, pour être plus libre de vivre à sa guise, il la confia à sa sœur la comtesse de Juines, qui, la trouvant difficile à élever, n'eut rien de plus pressé que de la mettre au couvent. Son père allait l'y voir, l'embrassait en hâte et lui disait:—C'est heureux que tu sois ma fille, autrement je serais amoureux de toi.—Au demeurant, homme d'un esprit agréable, bon à vivre, d'humeur facile, à qui les coups de chapeau coûtaient aussi peu que les bonnes paroles et les promesses, franc du collier, capable d'actions fortes comme il l'avait prouvé pendant la guerre, mais incapable de suite, de réflexion, de tout effort sur sa paresse et sa légèreté. On disait de lui: C'est un galant homme. Que pouvait-on dire de plus? Il n'y avait en lui de tout à fait respectable que ses opinions, qui, au milieu des entraînements et des vicissitudes de sa vie, avaient conservé la blancheur immaculée d'un lis. Bref il appartenait à la race des oisifs et des inutiles bien pensants. Le baron Patrice de Saligneux serait mort que ni l'univers, ni la France, ni son [illegible] ni son canton n'en eussent ressenti le moindre vide; en revanche ce fâcheux événement aurait causé un vif chagrin au baron; il aimait beaucoup la vie, et, après tout, s'il ne faisait pas des heureux, il pouvait se vanter d'avoir fait quelques heureuses.

M. Têterol n'était pas resté longtemps à l'auberge de la Croix-Blanche, dont la salle à boire retentissait trop souvent des chamailleries de rouliers avinés; quand sa tête travaillait, il avait besoin qu'autour de lui tout fût en repos et en silence, et depuis son arrivée à Saligneux sa tête était perpétuellement en travail. D'ailleurs il ne pouvait pardonner à l'aubergiste d'avoir osé lui soutenir sans préparation qu'un jour ou l'autre Jean Têterol s'en irait de ce monde; il avait trouvé ce propos fort leste, et la figure de ce butor lui paraissait aussi déplaisante que celle d'un corbeau qui prophétise des malheurs. L'abbé Mirand, étant allé aux renseignements, lui annonça qu'à une portée de fusil du village il y avait une petite maison, modeste et tranquille, que son propriétaire était disposé à vendre. Il la visita; maisonnette et jardinet, c'était bien là ce qu'il lui fallait, l'humble ermitage qu'il avait vu dans ses songes; mais, avant de l'acheter, il témoigna le désir d'en faire l'essai en l'habitant pendant quelques mois. La proposition fut agréée.

Il employait ses journées à se promener ses mains dans ses poches, son chapeau de quaker à larges bords relevé sur son front, vaguant, rôdant à droite et à gauche, jasant avec Paul et Jacques, s'enquérant de toutes choses, mais particulièrement du prix et du rendement de la terre, en vrai bonhomme qui a du temps à perdre, des curiosités oiseuses et le goût des paroles inutiles. Chaque mot qu'on lui disait s'enfonçait au plus profond de sa cervelle pour n'en plus sortir. Au bout d'une semaine, il connaissait la division de la propriété dans la commune de Saligneux aussi exactement qu'un employé du cadastre. Tous les soirs, son crayon à la main, son carnet ouvert devant lui, il écrivait des chiffres, faisait des additions, des multiplications, et il en rêvait la nuit.

(A continuer.)

Pittsburg, Anthracite et Cannel en gros à bas prix chez Hy. J. Montagnet