L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.
Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.
SAMEDI 23 NOVEMBRE 1878.

VAPEURS.

HONDURAS.

Le rapide steamer en fer de première classe
E. B. WARD, JR.
Capitaine S. PIZZATI.

Pour Belize, Honduras, touchant à Amor, Port Cortez, Truxillo, Ruatan et Utilla, partira positivement pour les ports ci-dessus le 29 novembre 1878, à 5 heures du soir, du quai devant la place Jackson.

Pour fret et passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à
S. OTERI & BRO.,
33 et 35 rue Front et 24 et 26 rue Fulton, entre les rues Gravier et Poydras.

N.-B.—Le WARD fera son service en connexion avec la ligne régulière de goélettes sur la même ligne.
3 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 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 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. Mace, Commis.

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

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
JANNEY & WORK, 106 Commune et
J. H. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.
19sept—

Paquebot régulier de la côte et Baton-Rouge.

Deux voyages par semaine.
Départ de la Nouvelle-Orléans tous les LUNDIS SOIR à 5 heures et tous les VENDREDIS matin à 10 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 fret ou passage s'adresser à bord ou à
E. O. MELANÇON,
9 Oct.— No 32 Bienville.

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

Le steamer
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 Thibodaux.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
B. RIVET,
106 rue Decatur, près St. Louis.

P. S.—Adresser le jour pour déposer son fret et être 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 fret, 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.

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 négociera 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 affectées aux réclamations de madame Gaines.

JOHN T. DUFOUR,
Passage de la Bourse.

56.

Association du Crédit Foncier de la Nlle-Orléans,

BUREAU, No 31 RUE BIENVILLE.

Septième état de situation annuel.

EN CONFORMITÉ avec les dispositions de la charte, l'ASSOCIATION DU CREDIT FONCIER DE LA NLLE-ORLEANS, publie le tableau suivant de ses opérations de l'année terminant le 30 septembre 1878, la fin de la septième année fiscale.

Montant de l'intérêt accru et payé du 1er octobre 1877 au 30 septembre 1878	2.742 84	
Profit réalisé des ventes et réparations du 1er octobre 1877 au 30 septembre 1878	663 75	
Propriété foncière. Montant de revenu réalisé au-dessus du coût des taxes, réparations, etc	153 48	
Montant de la commission	196 11	
Pour couvrir les dépenses générales	445 10	
Dépenses générales, taxes, loyers, etc	3,850 10	
Escompte sur billets payés avant maturité	350 18	
	4,200 28	4,200 28

ACTIF.

Billets payables mensuellement garantis par hypothèques avec lien du vendeur	16,521 69		
Propriété foncière	14,356 76		
Argent comptant—en banque	3,333 91		
de ce montant courante des E. U.	431 14½	3264 05½	
Installations, etc		500 00	
Divers créanciers		1,143 35	
Profits et pertes		6,875 91	44,663 26½

PASSIF.

Actions payées en plein	36,000 00	
Scrips	2,179 00	
Dividende non payé déclaré le 30 sept. 1878	98 05	
Capital réservé	1,274 06½	
Capital produit par collectes de souscriptions nouvelles	3,015 00	
Surplus des assessments	2,191 15	44,663 26½

Nous, les soussignés, jurons solennellement que l'état de situation ci-dessus est un exact et correct extrait des livres de cette Association.
A. SAULET,
Président.
G. H. MOREAU,
Secrétaire.

Fait pardevant moi, ce 18 jour d'octobre A. D. 1878.
G. LEGARDEUR Jr.,
Notaire.
19 oct—1m1f p s

CHEMINS DE FER.

Grande Route de Jackson.

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

LA MEILLEURE ROUTE POUR L'EST.

A partir du 10 novembre 1878, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DÉPART.	ARRIVÉE.
Express No 1—4 h P.M.	Express No 2—10:15 A.M
Mixed No 3—7 h.A. M.	Mix'd No 4—8:00 P. M.

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

DES WAGONS-DORTOIRS PULLMAN VONT JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, et CHICAGO, sans changement. Pour St-Louis un wagon-dortoir est ajouté au train, à Milan, ce qui permet aux passagers de faire tout le voyage sans laisser le train. UN CHANGEMENT SEULEMENT JUSQU'A NEW-YORK et les 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.
10nov—

Great Jackson Route.

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

THE BEST ROUTE EAST.

Trains will leave and arrive at the Calliope Street Depot, on and after November 10 1878, as follows:—

LEAVE.	ARRIVE.
Express No 1...4:00 p. m	Express No 2.10:15 a. m
Mixed No 3...7:00 a. m	Mixed No 4...8:00 p. m

Nos 1 and 2 run daily, 3 and 4 daily, except Sunday.

PULLMAN PALACE SLEEPING CARS —THROUGH TO— LOUISVILLE, CINCINNATI 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.

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

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
10nov—

Avis spécial.

A partir de lundi, 5 août, 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 août—

[illegible]

The Great Piedmont Air Line.

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

La route la plus courte de 73 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—

ASSURANCES.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIÈME 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		$224,682 73
Sur risques de mer		29,645 79
Sur risques de rivière		24,661 91
Total des primes		$278,990 43
En moins, primes non expirées		117,341 00
Montant net des primes le 31 mai 1878		$161,512 42
Pertes payées—		
Sur risques de feu	$93,427 69	
Sur risques de mer	12,466 63	
Sur risques de rivière	10,364 93	
Taxes, dépenses et intérêt payés	26,317 52	
Réassurances et primes remboursées	14,312 97	132,789 68
Bénéfices		$28,712 74

L'actif de la compagnie est comme suit:

Propriétés foncières	$200,054 00
Bons de la ville et bons hypothécaires	65,100 50
Actions de banques, des Water-Works et autres actions	196,376 40
Billets garantis par hypothèques	126,501 65
Billets reposant sur nantissements	60,870 62
Billets à recevoir	21,611 67
Primes en voie de recouvrement	46,487 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
Scrips de la ville	8,379 30
En caisse	31,561 35
	$1,077,613 50

Le tableau qui précède est une copie exacte faite sur les livres de la compagnie.
PAUL FOURCHY,
Président.
G. W. Bott, Secrétaire.

Paroisse d'Orléans, ville de la Nlle-Orléans, Etat de la Louisiane, 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 99 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		$352,083 74
Sur les risques de rivière		21,310 36
Sur les risques maritimes		56,472 56
		$429,866 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 73	$121,186 73
Primes nettes		$398,457 94
Pertes, etc., payées pendant la même période—		
Sur les risques de feu	93,406 54	
Sur les risques de rivières	16,155 62	
Sur les risques de mer	20,043 91	
	$129,606 07	
Pertes non ajustées	26,000 00	
	$155,606 07	
A ajouter— Ré-assurance	44,797 29	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock	89,279 11	
Fonds de réserve	16,000 00	
Intérêt sur capital	48,393 41	
	$323,074 80	
Moins escompte et intérêts	20,075 89	$302,998 92
Profit net		$104,469 27

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

Actions et Bons	$306,129 00
Prêts sur hypothèque	2,172 62
Prêts sur garantie	96,049 00
Billets à recevoir	11,436 35
Propriétés foncières	25,000 00
Primes en voie de collection	63,436 40
Argent en caisse	126,461 72
Total de l'actif	$[illegible]

L'état précédent est une copie exacte et correcte des livres de la Compagnie.
JAS. I. DAY, Président.
E. 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, soldées dans les profits nets 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 être payé sur le montant net des primes participantes pour l'année finissant le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir de lundi, 28 janvier 1878.

DIRECTEURS.

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

20 janv—

Vingt-Neuvième 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	26,729 15	
Primes de rivières	92,136 50	
	$299,616 81	
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues		$226,961 39
Pertes payées et estimées, savoir:		
Pertes d'incendie	$44,424 27	
Pertes maritimes	12,199 00	
Pertes de rivières	40,636 96	
		97,260 29
		131,672 09
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participations etc. Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc	59,291 36	
	21,029 90	
		37,661 46
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		33,117 20
Actions de banques et autres		50,136 63
Propriétés foncières		112,176 91
Primes en voie de collection et suspense account		33,902 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 SIX POURCENT 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. H. 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 Hale,
Joseph Bowling,	Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay,	Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim,	John V. Moore,
Simon Forchelmer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
E. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben C. Bush,
	Jas M. Parker.

24 mai—

ASSURANCES.

ANNUAL STATEMENT

—OF THE—

New Orleans Insurance Company.

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$304,881 02	
Marine Premiums	34,632 42	
River Premiums	20,246 04	
Total Premiums		$360,759 48
Less— Premiums on expired risks	$ 86,097 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurance	20,748 89	118,990 73
Net earned premiums		$241,768 75
Add interest and salvage		41,826 54
		$283,595 29
Deduct— Fire losses	264,417 35	
Mar. losses	17,728 00	
River losses	12,289 35	294,460 70
Rebate on 15 per cent.	46,426 04	
General expenses	34,314 46	
State and city taxes and license	10,342 79	
Board of Underwriters	6,759 35	194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct— Profit and loss	58,806 38	
Dividend, January 1877	25,000 00	
Dividend, December 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		303 86 109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$ 98,092 78	
Real Estate	112,375 12	
United States Gold Bonds, New Orleans City Bonds and Company, Jackson Great Northern Railroad Company (1st mortgage), Louisiana Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols	185,200 42	
Bills receivable for premiums	11,420 38	
First mortgage notes and pledge notes	166,565 64	
Premiums in course of collection	70,310 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. LABRICHE,
Chief 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,	Art. Carrière,
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	26,729 15	
River premiums	92,136 50	
	$299,616 81	
Earned premiums, less reinsurances and return premiums		$226,961 39
Losses paid and estimated, viz:		
Fire losses	$44,424 27	
Marine losses	12,199 00	
River losses	40,636 96	
		97,260 29
		$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc.	$59,291 36	
Less rents, salvage, savings, etc.	21,029 90	
		37,661 46
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		33,117 20
Bank and other stocks		50,136 63
Real estate		112,176 91
Premiums in course of collection and suspense account		33,902 19
		$[illegible]

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. H. 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 Hale,
Joseph Bowling,	Geo. W. Sentell,
Edw'd J. Gay,	Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim,	John V. Moore,
Simon Forchelmer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
E. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben C. Bush,
	Jas. M. Parker.

ASSURANCES.

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(Etablie en 1805).

Primes de feu	$305,881 02	
Primes maritimes	34,632 42	
Primes de rivière	20,246 04	
Total des primes		$360,759 48
Moins— Primes sur risques non expirés	$ 86,097 66	
Primes remboursées	12,190 18	
Ré-assurance	20,748 89	118,990 73
Primes nettes		$241,768 75
A ajouter: intérêt et sauvetage		41,826 54
		$283,595 29
A déduire— Pertes par le feu	264,417 35	
Pertes maritimes	17,728 00	
Pertes de rivière	12,289 35	294,460 70
Réduction (rebate) 15 p. c.	46,426 04	
Dépenses générales	34,314 46	
Taxes et licences d'Etat et de ville	10,342 79	
Board of underwriters	6,759 35	$194,176 45
Profits pour l'année 1877		109 415 84
A déduire: Profits et pertes	$ 58,806 38	
Dividende, janvier 1877	25,000 00	
Dividende, décembre 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		303 86 $109,415 84

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

Argent en Banque	$ 98,092 78	
Propriétés foncières	112,375 12	
Bons des Etats-Unis, Bons de la ville, 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	185,200 42	
Billets à recevoir pour primes	11,420 38	
Billets de première hypothèque, billets en garantie	166,565 64	
Primes en voie de collection	70,310 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. LABRICHE,
Juge de Paix.

A une 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,	ART. 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		$224,682 73
On Marine Risks		29,645 79
On River Risks		24,661 91
Total Premiums		$278,990 43
Less Unearned Premiums		117,341 00
Net Earned Premiums 31st May 1878		$161,512 42
Losses paid—		
On Fire Risks	$93,427 69	
On Marine Risks	12,466 63	
On River Risks	10,364 93	
Taxes and expenses, less interest	26,317 52	
Re-Insurances and Return Premiums	14,312 97	132,799 68
Profit		$28,712 74

The Company have the following assets:

Real Estate	$200,054 00
City Bonds and Mortgage Bonds	65,100 50
Bank, Water Works and other stocks	196,376 40
Notes secured by mortgage	126,501 65
Notes secured by pledge	60,870 62
Bills receivable	21,611 67
Premiums in course of collection	46,487 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrips	8,379 30
Cash on Hand	31,561 35
	$1,077,613 50

The above statement is a just, true and correct transcript from the books of the Company.
PAUL FOURCHY,
President.
G. W. Bott, 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—

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LOGET, 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
Steamship
HUDSON,
Capt. E. V. Gager,
will leave her wharf, foot of Toulouse street,
Wednesday, Nov. 27, at 8 A. M.
Insurance on cargo by this line 1½ per cent.

Cabin Passage	$50
Steerage	25
Excursion tickets	90

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,
nov1—1y 1 Carondelet Street

TÉLÉGRAPHE D'ALARME.

Indication, par les cloches d'alarme, de la localité où éclate un incendie.

Les cloches d'alarme annonçant un incendie désigneront ainsi qu'il suit la localité où le feu s'est manifesté:

Par exemple, lorsque l'alarme est donnée par la boîte No. 123, les cloches frapperont 1 coup, puis, 5 secondes après, elles frapperont 2 coups, et 5 secondes après, 3 coups, indiquant ainsi 123. L'alarme ne sera répétée que de 10 en 10 secondes. Autre exemple, pour désigner la boîte No. 48, il y aura 4 coups de cloche, puis un moment après, 8 coups—ce qui indiquera que le feu a éclaté dans le voisinage de la boîte 48.

Si l'incendie s'étend, il y aura 15 coups de cloche; s'il devient général, 20 coups. Alors, toutes les pompes de la ville devront se porter à l'endroit où se trouve la boîte qui a signalé l'incendie.

Les boîtes désignées par une étoile sont automatiques.

5 Coin Harmonie et Levée.
6 Coin Washington et Chippewa.
7 Marché Neuvième.
8 Coin Carondelet et Huitième.
9 Coin Prytania et Neuvième.
12 Coin Magnolia et Washington.
*13 Coin Sixième et St-Denis.
*14 Pompe No. 22, rue Tchoupitoulas, près Philip.
15 Pompe No. 23, rue Washington, près Magazine.
16 Compagnie Lafayette No. 1, rue Jackson, entre St-Thomas et Rousseau.
17 Coin Live Oak et Première.
18 Coin Magasin et St-André.
19 Coin Rousseau et Ste-Marie.
21 Coin St-Charles et Première.
23 Coin Dryades et St-André.
*24 Marché Keller, rue Locust, entre Félicité et St-Andrew.
25 Coin Jackson et Coliseum.
26 Coin Jackson et Liberté.
27 Coin Seconde et Dryades.
29 Coin Market et Levée.
31 Coin Henderson et Levée.
32 Pompe No. 12, rue Tchoupitoulas, entre Race et Orange.
34 Pompe No. 1, rue Hunter, entre Peters et Tchoupitoulas.
35 Coin Market et Chippewa.
36 Station de Police du 2nd Precinct, coin Terpsichore et Chippewa.
37 Coin Race et Magasins.
38 Coin Melpomène et Camp.
41 Station de Chevaux, rue St-Charles, près Félicity Road.
42 Pompe No. 20, rue Thalia, entre Dryades et Baronne.
43 Coin Franklin et Terpsichore.
47 Coin Gaiennié et Nouvelle-Levée.
*48 Pompe No. 6, coin Commerce et St-Joseph.
51 Coin Constance et Erato.
52 Coin Camp et St-Joseph.
53 Pompe No. 18, rue Calliope, entre St-Charles et Carondelet.
54 Coin Nouveau Bassin et Triton Walk.
56 Coin Howard et Clio.
57 Coin Magnolia et Erato.
61 Coin Erato et Franklin.
65 Coin Julia et Levée.
*71 Pied de la rue Julie.
72 Coin Canal et Levée.
73 Coin Magasins et Girod.
*74 Coin Natchez et Tchoupitoulas.
*81 Coin Canal et Camp.
82 Pompe No. 5 et à l'Hotel de ville.
83 Pompe No. 13. No. 12 rue Perdido.
84 Coin Carondelet et Commune.
121 Coin Remparts et Canal.
*123 Coin Remparts et Poydras.
*124 Pompe No 14, rue Commune, entre Liberty et Howard.
*125 Workhouse, rue Girod.
*126 Coin Commune et Rocheblave.
*127 Coin Claiborne et Poydras.
141 Coin Bienville et Vieille-Levée.
142 Coin St-Louis et Royale.
143 Pompe No. 7, rue Dauphine, entre Douane et Bienville.
145 Coin Bourgogne et Toulouse.
146 Pelican H. & L. No. 4, rue du Bassin, près Conti.
151 Canal et Robertson, Wood's Press.
*152 Coin Bienville et Johnson.
*153 Coin Derbigny et Conti.
214 Coin Vieille-Levée et St-Philippe.
215 Station de Police, Place Jackson.
216 Coin Hôpital et Dauphine.
*217 Pompe No. 10, rue Dumaine, entre Remparts et St-Claude.
231 Coin Tremé et Esplanade.
232 Coin Remparts et Quartier.
234 Marché Tremé et Prison de paroisse.
235 Pompe No. 21, rue Claiborne, coin St-Pierre.
236 Coin Chemin du Bayou et Claiborne.
*241 Pompe No 8, Chemin du Bayou, coin Galvez.
*242 Coin St-Anne et Miro.
243 Stern's Factory, Français et Broad.
252 Hook & Ladder No. 3, coin Marigny et Peters.
253 Pompe No. 9, rue Esplanade, entre Decatur et Français.
254 Pompe No 8, rue Victoire.
312 Station de Police, rue Champs-Elysées.
313 Coin Bagatelle et Esplanade.
314 Coin Bons-Enfants et St-Antoine.
315 Coin Bons-Enfants et Champs-Elysées.
316 Coin Claiborne et St-Bernard.
412 Coin Laharpe et White, R. R. Depot.
413 Coin Amour et Espagne.
*414 Coin Poète et Urquhart.
*415 Coin Mandeville et Claiborne.
513 Levee Steam Cotton Press, Levée.
514 Marché Washington, rue de Chartres, entre Louisa et Piété.
*515 Coin Louisa et Remparts.
612 Pompe No 24, Grands-Hommes près Port.
*613 Coin Dauphine et Indépendance.
*614 Rue Poland, Station des chars.
*615 Casernes des Etats-Unis.
*616 Coin Reynes et Dauphine.

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-unes 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 Poydras 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 îlots 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 des 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 Magasins. Les cars longent la rue Tchoupitoulas jusqu'à sa jonction avec les rues Delord et Annonciation, et suivent cette dernière rue, 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 remontant 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 St. Charles 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 la 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 Tourbon 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, 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, en face de la rue Esplanade.—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 Bons Enfants, de Bons Enfants aux Champs Elysées et à Claiborne, de Claiborne (double voie) à la rue du Canal.

La rue Claiborne est la rue la plus large de la Nouvelle-Orléans et sera tôt ou tard une des plus belles avenues de la ville.

D'autres cars de cette ligne portant cette inscription "Canal and Common street" partent également du pied de la rue Canal qu'ils suivent jusqu'à la rue des Remparts. Ils remontent ensuite cette dernière rue jusqu'à Commune, et Commune jusqu'à la station située entre Tonti et Rocheblave. Ils reviennent par Commune, Bassin et Canal.

Ligne de la rue Girod.

Station de départ: Rue du Canal près de la Levée. Parcours: Front à Girod, Girod à Liberty, Liberty à Poydras, Poydras à Claiborne, Claiborne à Commune, Commune à la station entre Rocheblave et Tonti. Retour: Commune, 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 Broad, 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.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

Les magnifiques navires de cette ligne favorite pour le continent (cabines pourvues de sonnettes électriques) partiront de la jetée n. 42 de la rivière du Nord, au pied de Morton street, comme suit:

LABRADOR, Sanglier, mercredi, 27 novembre.
SAINT LAURENT, Lachesnez, mercredi, 4 déc.
CANADA, Frangeul, mercredi, 11 décembre.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

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

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec aménagement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $35 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,
Gellier Court, No 6,
4mai— Nouvelle-Orléans.

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 comme suit:

	De Brême.	De la Nlle-Orléans.
Hannover	23 Oct.	environ 1 déc.
Nurnberg	6 nov.	environ 8 déc.
Braunschweig	20	environ 22
Frankfurt	4 déc.	environ 5 janv.

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.........$48 00 en or.
De à Indianola...........48 50 do.

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

Les consignées 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
HUDSON,
E. V. Gager, commandant,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse
Mercredi 27 Nov., à 8 h. A. M.
Assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 1½ pour cent.

Passage—Cabine	$50
Entrepont	25
Billet d'excursion	90

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 à A. K. MILLER & CO.
35 Carondelet, Nouvelle-Orléans.

Comme cette 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, Philadelphie,
ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet,
10 mai—9m02s Nlle-Orléans.

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

KATHAIRON

Only 50 Cents per Bottle.

It promotes the GROWTH, PRESERVES the COLOR, and increases the Vigor and BEAUTY of the HAIR.

OVER THIRTY YEARS AGO LYON'S KATHAIRON FOR THE HAIR was first placed in the market by Professor E. Thomas Lyon, a graduate of Princeton College. The name is derived from the Greek "KATHRO," signifying to cleanse, purify, rejuvenate, or restore. The favor it has received, and the popularity it has obtained, is unprecedented and incredible. It increases the GROWTH and BEAUTY of the HAIR. It is a delightful dressing. It eradicates dandruff. It prevents the Hair from turning gray. It keeps the head cool, and gives the hair a rich, soft, glossy appearance. It is the SAME in QUANTITY and QUALITY as it was over a QUARTER of a CENTURY AGO, and is sold by all Druggists and Country Stores at only Fifty Cents per Bottle.

Woman's Glory is Her Hair.

LYON'S KATHAIRON

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 réd[illegible].
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 de JOS. QUEYROUZE'S CIGAR WORKS 2,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à ce prix réduit.
Agence STAR NEW [illegible] & [illegible]—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

FEUILLETON.

5 nov—16

L'IDÉE DE JEAN TÊTEROL.

Par Victor Cherbuliez.

TROISIÈME PARTIE.

XII.

Faut-il croire que M. Têterol avait menti sciemment à son fils? ou admettrons-nous que lui-même s'était laissé tromper par les assurances vagues du baron, qui l'avait payé en monnaie de singe? Le fait est que ce dernier n'avait pas dit un mot à sa fille des étranges propositions qu'il avait reçues de son voisin et de la demi-parole qu'il lui avait donnée. Mlle de Saligneux ne soupçonnait point qu'on songeât à la marier; elle était dans une ignorance absolue de l'événement qui se tramait. S'il en avait été autrement, selon toute apparence, elle se fût occupée d'autre chose que de se déchausser pour voler des nénufars.

M. de Saligneux avait eu plusieurs raisons pour ne rien dire à sa fille. D'abord il n'était fait une habitude de retarder jusqu'à la dernière heure tout débat sur un sujet qui lui déplaisait. Quand il lui survenait des choses désagréables, il aimait mieux les subir que de les discuter. Ensuite, avant d'expliquer à sa fille ses intentions, il attendait de les connaître lui-même, et en vérité il ne savait [illegible] ce qu'il comptait faire. [illegible] d'un Têterol! A cette pensée, [illegible] des accès d'indignation, [illegible] de cœur, [illegible] conduits par des haut-le-corps. On n'en doutera pas quand on saura qu'il possédait une jolie collection de cannes, et dans le nombre un jonc superbe, très souple, à pomme d'agate, que lui avait donné jadis une de ses maîtresses. Depuis quelque temps, il ne s'en servait plus dans ses promenades, il le réservait à un usage particulier. Pendant les jours qui avaient suivi son entretien avec l'ancien maçon, il lui était arrivé de considérer ce jonc avec une sorte d'attendrissement, en lui disant:—Tu auras une belle fin, je te casserai sur l'échine de M. Têterol. — Plusieurs fois il avait eu la velléité de courir à la Maison-Blanche, d'y faire son coup, et de dire à l'insolent, après l'avoir bâtonné:—A présent, mon cher monsieur, achetez mon château; le chagrin que j'aurai de le voir dans vos vilaines mains sera suffisamment racheté par la joie pure et vraiment céleste que je viens de savourer.—Il n'en avait rien fait, le jonc était encore intact.

La conscience du baron de Saligneux avait beaucoup roulé, et en roulant, elle avait perdu ses angles, ses raideurs et sa virginité. Elle ressemblait à ces femmes qui n'en sont plus à compter leurs aventures; il n'y a que la première qui fasse événement, les autres sont des accidents sans conséquence, qu'on a bientôt fait d'oublier. Il en résultait que les emportements du cœur du baron ne duraient guère. Dans la vie de désordres et d'expédients, la première faculté qui se perd est celle des longues indignations. Les mains s'assouplissent, on s'apprivoise avec les portes basses. A la vérité on commence par se gendarmer contre elles, on leur dit des injures, après quoi on se fait petit, on baisse la tête et on passe. Voilà pourquoi la canne de jonc à pomme d'agate n'était pas encore en deux morceaux.

M. de Saligneux en était venu par degrés à prononcer tout bas et à part lui ces phrases qui commençaient par ces mots: "Mais après tout, mais comme tout, mais tout bien pesé......" Il vient à des locutions qui préparent les [illegible] ou les démissions de la [illegible]. — Après tout, pensait-il, cet homme est mon créancier, il est énormément riche et sa vanité égale sa richesse. Si je dis non, il sera sans miséricorde. Si je dis oui, peut-être obtiendrai-je de lui tout ce qu'il me plaira. Ne prenons pas un parti à la chaude, examinons, faisons le tour des choses, tâchons de voir le bon côté de l'événement et de concilier l'honneur avec les commodités de la vie.—Le baron se souvenait du mot d'un de ses amis, qui lui avait dit un jour: "Mon cher, ce pauvre monde est ainsi fait qu'il est bien difficile d'avaler un verre de vin où il n'y ait une mouche. Quand le vin est bon et que la mouche n'est pas trop grosse, il faut boire." Le baron avait appris à boire. Il est vrai que cette mouche était énorme, grosse comme un Têterol. Néanmoins il ne bondait pas contre son verre. Il s'était accoutumé à une grande différence entre les points sur lesquels il est permis de céder et les points sur lesquels toute transaction est déshonorante. Marier sa fille au fils d'un corsaire pour obtenir de meilleures conditions est un acte qu'à la rigueur on peut commettre sans cesser d'être un vrai gentilhomme. Ce qui fait le gentilhomme, c'est d'abord la tenue et ensuite l'orthodoxie des opinions. M. de Saligneux avait toujours eu de la tenue et ses opinions étaient irréprochables.

Au surplus, il faisait intervenir dans les capitulations de sa fierté l'intérêt de sa fille et ses sollicitudes paternelles; il se persuadait qu'il avait agi comme un bon père en ne repoussant pas de parti pris la proposition inconvenante et saugrenue de M. Têterol. La fortune personnelle de Mlle de Saligneux se montait à bien peu de chose, et sous la tutelle fort décousue du baron, ce peu de chose s'était réduit à presque rien; il ne voyait pas venir sans inquiétude le moment de s'en expliquer, il craignait que ses comptes ne parussent pas aussi orthodoxes que ses opinions. Quant à l'héritage du marquis de Virevieille, qui avait manifesté plus d'une fois sa ferme volonté de laisser toute sa fortune à sa petite-nièce, c'était une espérance un peu maigre. Mlle de Saligneux avait pu constater elle-même que la maison de son grand-oncle était montée sur le pied le plus simple, qu'il recevait rarement, qu'il n'avait pas de voiture et ne se promenait au bois que sur des chevaux de louage. De son côté, le baron avait toujours fait des vains appels à la libéralité du vieillard, il n'en avait retiré que d'éloquents sermons sur l'économie, sur la tempérance, sur cette habitude de modérer ses désirs, qui tient lieu de la richesse. Il avait conclu de tout cela que, si sa fille héritait jamais du marquis quinze ou vingt mille livres de rente, ce serait le bout du monde, et qu'est-ce que vingt mille livres de rente? A son avis, la première condition du bonheur pour les femmes était une existence capitonnée. Il était intimement convaincu que pour sa fille aussi le capiton était un objet de première nécessité, et il la croyait trop raisonnable pour ne pas comprendre que dans sa situation elle ne pouvait trouver un beau parti qu'en prix d'une mésalliance. Peut-être regarderait-elle les écus de M. Têterol comme un de ces baumes souverains qui guérissent toutes les blessures de l'amour-propre, et les coups de canne comme un de ces expédients surannés qui ne sont plus de mise dans ce siècle.

Ce qu'il y avait de plus simple, c'était de l'interroger; mais cet interrogatoire était délicat, et le baron attendait pour s'exécuter qu'on le mît au pied du mur. Vivant au jour la journée, jouissant du répit que lui laissait M. Têterol, partagé entre ses calculs qui endormaient ses remords et ses remords qui dérangeaient ses calculs, il n'aspirait qu'à obtenir des délais, il appelait à son aide l'imprévu, caressait le fol espoir d'apprendre un matin à son réveil que son inexorable créancier, pris d'un coup de sang, n'était plus de ce monde. Hélas! non-seulement son créancier était incapable d'avoir pour lui une si gracieuse attention, il était devenu pressant et lui avait arraché la promesse qu'avant la mi-septembre les deux jeunes gens auraient été présentés l'un à l'autre. La mi-septembre approchait, le baron se trouvait au bord du fossé, il fallait sauter.

L'explication qu'il allait avoir avec sa fille lui paraissait si déplaisante qu'il aurait donné beaucoup pour pouvoir s'en décharger sur quelque intermédiaire; mais il n'avait sous la main personne qui fût capable de lui rendre ce bon office. Assurément ce n'est pas à sa sœur très aînée, la comtesse de Juines, qu'il aurait pu s'adresser pour cela; c'était la dernière personne du monde à qui il eût osé s'ouvrir sur un pareil sujet. Grande femme sèche, maigre, portant beau, Mme de Juines était une dévote et ne badinait pas avec les principes. M. Têterol, qui l'avait vue une fois et qui gardait dans ses yeux l'éblouissement de ce spectacle, la traitait de vieille hardelle; c'était pourtant une personne fort respectable, bien qu'elle eût un péché sur la conscience. Elle n'était encore que Mlle de Saligneux, lorsqu'à la nouvelle de la révolution de juillet, elle avait prêté serment de ne plus sortir de sa chambre avant que l'usurpateur eût restitué la couronne au roi légitime. Pendant six ans, elle avait tenu sa parole; pendant six étés et six hivers, elle avait observé la clôture d'une carmélite; mais un matin, cédant aux instances de sa famille, elle avait pris la clé des champs et mis le nez à l'air pour épouser M. de Juines. Elle eût mieux fait de rester chez elle ce jour-là. M. de Juines était un viveur, dont elle n'avait pas eu à se louer. Heureusement elle le voyait à peine dix fois dans l'année, et plus heureusement encore il était mort à la fleur de l'âge des suites d'une indigestion.

Les mésaventures conjugales de la comtesse de Juines n'avaient point abaissé sa superbe. Ses ancêtres lui remplissaient le cœur et la bouche; elle portait enlacées autour de son front toutes les gloires des Saligneux, et si en parlant elle remuait à peine la tête, c'est qu'elle avait peur d'en faire tomber sa couronne de vertus héréditaires. Quand elle était assise, son dos ne touchait jamais le dossier de son fauteuil; quand elle voyageait en chemin de fer, elle ne se permettait pas de s'accoter pour dormir, et le matin elle sortait de son wagon telle qu'on l'y avait mise, sans avoir fait un faux pli à sa robe de taffetas noir, sans avoir dérangé un seul de ses cheveux. Mme de Juines ne se départait jamais de sa majesté; du fond du passé toutes les croisades la regardaient, et, se sachant regardée, elle représentait toujours. Elle incarnait dans sa personne tous les principes, toutes les convenances. Aussi était-elle un rigoureux censeur de la conduite de son frère; elle lui adressait d'aigres réprimandes sur les erreurs de sa jeunesse, bien qu'elle n'en connût pas la dixième partie. Il faut ajouter qu'elle était sévère pour elle-même comme pour les autres. Elle avait souvent de longues absences, de profondes rêveries, qu'elle employait à faire un retour sur son passé. Dans ces heures de recueillement, elle se reprochait ce qu'elle appelait sa faute, expression malheureuse qui aurait pu donner le change aux gens mal informés. Elle était persuadée que sa faute avait eu les conséquences les plus graves, que les incendies, la grêle, les inondations, les tremblements de terre, tous les désordres de la nature, toutes les catastrophes de l'histoire étaient une juste vengeance que tirait le ciel de la déplorable défaillance d'une Saligneux qui avait manqué au plus sacré des engagements. Pourquoi était-elle sortie de chez elle avant que le roi fût remonté sur son trône? Si les Prussiens avaient assiégé Paris, la comtesse de Juines se flattait mélancoliquement d'y être pour quelque chose, et si M. Têterol existait, c'était encore une expiation de sa faute. Elle considérait ce Têterol comme le ministre des rancunes célestes, comme un Attila, comme le fléau de Dieu. Mais quoique son imagination fût vive, elle n'avait aucun soupçon de l'inceste projet que nourrissait ce monstre. Si elle s'en fût doutée, elle aurait fait tant de bruit qu'on ne se serait plus entendu à dix lieues à la ronde. Par prudence, M. de Saligneux avait observé une absolue discrétion. Mme de Juines avait cela de commode qu'il était facile de lui cacher les choses; elle interrogeait peu, parce qu'elle se faisait une idée extraordinaire de sa pénétration et qu'elle croyait tout savoir. Au demeurant, on pouvait devant elle parler de tout sans se compromettre; elle était très sourde, et pour qu'elle devinât un secret, il fallait qu'on eût soin de le lui crier aux oreilles.

Le baron avait coutume de faire bonne mine à mauvais jeu. Si embarrassé qu'il fût des ouvertures dont il se disposait à régaler sa fille, il fut charmant pendant le dîner. Il but un peu plus que d'habitude, s'égaya et conta des histoires un peu risquées, que Mme de Juines ne daigna pas se faire répéter, et que Mlle de Saligneux écouta avec plaisir. Elle en savait assez pour s'amuser, trop peu pour se scandaliser. Elle avait employé ses années de couvent à se poser une foule de questions auxquelles elle faisait des réponses plus ou moins baroques, et les dix-huit mois qu'elle avait passés auprès de son grand-oncle à s'assurer si ces réponses étaient justes. Sa curiosité avait déjà fait le tour du monde, mais son innocence n'avait pas partout que la fleur du panier.

Une des histoires de son père la fit rire aux éclats, et Mme de Juines, sortant de sa rêverie, lui dit sèchement:

—De quoi s'agit-il? Qu'est-ce donc? De quoi ries-vous, mademoiselle?

—De rien, ma tante.

—Est-ce qu'une jeune fille qui se respecte se permet de rire à gorge déployée? Est-ce qu'une jeune fille raisonnable se permet de rire sans savoir pourquoi? Ta fille est une vraie sauvage, Patrice; c'est une éducation à recommencer.

—Je vais m'en occuper sur-le-champ et la tancer d'importance, répondit M. de Saligneux.

Et le sourcil froncé, l'air grave, presque tragique, il entama une seconde histoire encore plus hasardeuse que la première. Claire se mit à rire de plus belle et s'attira une nouvelle remontrance de sa tante, qui ne les lui ménageait pas. De toutes les choses qui révoltaient la comtesse, celle qui l'irritait le plus était la gaîté de sa nièce, et sa nièce était toujours gaie, mais surtout quand elle causait avec son père. Elle le trouvait très gentil; c'était son mot. Il ne fallait pas lui demander de le prendre au sérieux; elle n'ignorait point ses folies, et le marquis de Virevieille lui avait souvent dit: —Ma pauvre enfant, ton père est un viveur, ton père est un bourreau d'argent, ton père te mettra sur la paille. Elle lui répondait: — C'est possible, mais n'en dites pas de mal, il est si gentil!— Elle le croyait très capable de la mettre sur la paille; mais elle était convaincue qu'il le ferait sans mauvaise intention, par étourderie, par laisser-aller, et qu'au surplus, quand elle serait sur son grabat, il ferait autour d'elle des gambades qui la divertiraient. Elle avait pour lui, à défaut d'un respect impossible beaucoup de tolérance, beaucoup [illegible] elle le considérait comme [illegible] ble, à la merci de ses fantaisies et [illegible] damné à faire des sottises aussi [illegible] ment, aussi innocemment, qu'un pommier produit des pommes. Ce qui l'amusait le plus, c'étaient les airs solennels qu'il se donnait dans l'occasion pour la rappeler à son devoir; elle était sûre que, lorsqu'il prêchait, il avait quelque gros péché sur la conscience ou en projet. Elle avait alors une façon de le regarder qui démontait sa gravité. Elle le traitait d'aimable serpent. Elle le comparait aussi à l'un de ces jolis chemins, bordés d'églantines en fleurs, mais dans lesquels il y a des fondrières et des trous. Il est agréable de s'y promener, mais on a un peu de peine à en sortir, et quelquefois on y reste.

Après le dîner, on s'installa dans un beau salon de forme oblongue, où le baron fit allumer un grand feu, la pièce étant crue et les soirées étant déjà fraîches. Mme de Juines s'assit dans sa bergère et se mit à broder un tapis d'autel, retirée en elle-même, seule avec son aiguille, sa surdité et sa conscience. Le baron et sa fille prirent place près de la cheminée au large foyer, au manteau sculpté, et furent quelque temps sans souffler mot.

Chaque fois que Claire revenait à Saligneux, elle commençait par y faire au dedans comme au dehors un inventaire complet; elle craignait toujours d'y trouver quelque déchet; elle avait en dans ce genre des surprises si désagréables! Enfoncée dans un fauteuil bas, elle parcourut des yeux tous les coins et recoins du salon, les murs décorés en stuc, le plafond formé de caissons en noyer aux moulures dorées, les fenêtres, dont les espagnolettes étaient des chefs-d'œuvre de serrurerie, les dessus de porte peints d'amours et d'emblèmes en grisaille, les portraits de famille, équestres ou autres, les meubles anciens en tapisserie de Beauvais, une commode en marqueterie, des bahuts en ébène. Puis, ramenant ses regards sur la cheminée, elle constata que le chambranle avait gardé son cartouche et son médaillon, que les montants avaient encore tous leurs cuivres précieusement ciselés; mais tout à [illegible] elle s'avisa que [illegible] avait [illegible] dont [illegible] avait disparu [illegible] allé à Paris dans le vain espoir d'y négocier un emprunt, M. de Saligneux y avait emporté la pendule et le vase sous le prétexte qu'ils avaient besoin de réparation: il ne les avait pas rapportés, probablement il leur avait fait prendre le chemin de l'hôtel Drouot.

—Et votre pendule, qu'est-elle devenue? demanda Mlle de Saligneux.

—Ah! ne m'en parle pas, ma chère, répondit le baron. Les pendules ont leurs maladies; un matin celle-ci a été trouvée dans l'état déplorable où tu la vois.

Claire lui montra le vase de Sèvres, en disant:—Et l'autre?

—Hélas! nous sommes tous mortels, soupira-t-il.

Elle ne poussa pas plus loin son enquête, elle n'avait plus rien à apprendre. Elle allongea ses deux pieds sur les chenets et se plongea dans des réflexions dont elle ne fit part à personne, préférant les garder pour elle. Après un long silence:

—Quel joli pied tu as, ma chère! lui dit le baron.

—Vous trouvez?

—Je n'en ai jamais vu de plus petit ni de mieux fait.

—Et Dieu sait l'expérience que vous avez dans ces matières!

—Oh! pas tant que tu te l'imagines, répondit-il modestement.

—Le pied d'une danseuse d'Opéra n'est pas comparable au mien? demanda-t-elle.

—Je ne veux point faire de comparaisons, je dis que le tien est parfait.

—Je sais quelqu'un qui en pourrait parler en connaissance de cause, pour l'avoir vu beaucoup mieux que vous ne le voyez jamais.

—Quel est donc cet heureux [illegible]?

—Ce n'est point un paysan.

—Qui donc?

—Quelqu'un qui aujourd'hui même l'a vu à découvert.

—A découvert?

—[illegible] répo[illegible] devant im[illegible] que Mme [illegible] haussant la tête,

(A continuer.)