L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.

MERCREDI 4 DECEMBRE 1878.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

Les magnifiques navires de cette ligne [illegible] pour le continent (cabines pourvues de commodités [illegible]) partiront de la jetée n. 42 de la rivière [illegible], au pied de Morton street, comme suit:

ST-LAURENT, Lachesnez, mercredi, 4 déc.
CANADA, Frangeul, mercredi, 11 décembre.
[illegible], Delord, mercredi, 18 décembre.

Prix de passage (en or) pour le Havre.

Première cabine (vin compris) ... $[illegible]
Deuxième ... [illegible]
Troisième ... [illegible]

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec ameublement complet [illegible] vin, literie et ustensiles. [illegible] 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, [illegible] Court, No 3, Nouvelle-Orléans.
4 déc—1m

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 Nlle-Orléans.
Nuremberg	6 nov.	environ 11 déc.
Braunschweig	20	environ 25
Frankfurt	4 déc.	environ 8 janv.

Ces steamers touchent 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 et le Hâvre à la Havane et 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. Bichard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:
De Brême à Galveston ... $42 00 en or.
De do 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 de 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,
Partira du wharf, au pied de la rue Toulouse Mercredi Dec. 4, à 8 A. M.

L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 1 1/2 pour cent.

Passage—Cabine ... $50
Entrepont ... 25
Billets 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,
[illegible] 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.

C'est la seule ligne ayant des secondes cabines, elle offre des avantages [illegible] sous le rapport de l'économie [illegible] que ne présente aucune autre route.
24 mars—3 mois t 1 2 sem

LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.

La seule ligne transatlantique sous PAVILLON AMERICAIN. Un départ tous les JEUDIS, de Philadelphia.

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—9m12a 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

ETAT DE LA LOUISIANE.

Dans l'affaire du Bureau des Commissaires du Second District de Desséchement demandant l'homologation du rôle d'assessement, etc., etc. No 15,393.

Troisième Cour de District de la Paroisse d'Orléans.

ATTENDU qu'une pétition a été enregistrée ici par le Bureau des administrateurs de la ville de la Nouvelle-Orléans et la dite ville, successeurs légaux et représentants du dernier Bureau de commissaires du Second District de desséchement, pour la remise en vigueur du jugement rendu dans l'affaire du Bureau des commissaires du Second District de desséchement, demandant l'homologation du rôle d'assessement etc.... étant le No 15,846 des causes de la dernière Troisième Cour de District de la Nouvelle-Orléans, qui a été rendu le 11 et signé le 16 novembre 1868.

Maintenant toutes les personnes que cela peut concerner et toutes les personnes possédant des biens affectés par ce jugement, sont citées par la présente à comparaître dans la cause, si elle en ont, dans les trente jours à partir de la première publication de la présente, pour laquelle le dit jugement d'homologation ne serait pas remis en vigueur.

Nlle-Orléans, 9 novembre 1878.
F. A. MONROE, Juge.
BENJAMIN ARMBRUSTER, Greffier. 10 nov—1m, J et D

CHEMINS DE FER.

New-Orleans and Mobile Rail Road

(LIGNE RAPIDE DE MOBILE.)

La route la plus courte et la plus rapide pour toutes les villes de l'Est.

Transporte la malle et l'Express du Sud.

A partir de MERCREDI, 20 novembre 1878, les trains arriveront à la gare au pied de la rue du Canal, et en partiront comme suit:

Départ	Arrivée
No 1, passagers, tous les jours excepté le dimanche... 7:30 a. m.	No 2, Express, tous les jours 8:35 a.m.
No 3, Express, tous les jours 3:00 p.m.	No 4, Passagers, tous les jours excepté le dimanche... 9:30 p. m.
No 5, pour le littoral du lac, excepté le dimanche ... 3:30 p. m.	No 6, pour le littoral du lac, tous les jours excepté le dimanche ... 9:30 a. m.
No 7, Passagers, le dimanche seulement.. 7:35 a.m.	No 8, Passagers, le dimanche seulement ... 9:30 p. m.

Seule ligne qui ait des wagons-dortoirs de Pullman sur toute la route, sans changement, jusqu'à Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery, Nashville et St-Louis, et également sans changement jusqu'à Cincinnati et Louisville. Un changement seulement jusqu'à New-York et jusqu'aux autres villes de l'Est.

On peut se procurer des billets et retenir d'avance des places dans les SLEEPING CARS en s'adressant au bureau, coin Camp et Commune, vis-à-vis le City Hotel.

D. R. ROBINSON, Surintendant.
J. W. COLEMAN, Agent de billets.
28nov—1m

NEW ORLEANS AND MOBILE RAIL ROAD (MOBILE FAST LINE.)

THE SHORTEST AND QUICKEST ROUTE TO ALL EASTERN CITIES.

CARRIES THE GREAT THROUGH MAIL AND SOUTHERN EXPRESS.

On and after Wednesday, November 20, 1878, trains will arrive and leave depot, foot of Canal Street, as follows:

LEAVE.	ARRIVE.
No. 1 Passenger daily, except Sunday ... 7:30 a. m.	No. 2 Express daily ... 8:35 a. m.
No. 3 Express daily ... 3:00 p. m.	No. 4 Passenger daily except Sunday ... 9:30 p. m.
No. 5 Coast daily, except Sunday ... 3:30 P. m.	No. 6 Coast daily, except Sunday ... 9:30 a. m.
No. 7 Passenger Sunday only 7:35 a. m.	No. 8 Passenger Sunday only 9:30 p. m.

Only line running Pullman Palace Sleeping Coaches through without change to Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery, Nashville and St. Louis. Pullman Sleeping coaches through to Cincinnati and Louisville without change. Only one change to New York and other Eastern cities.

Tickets may be obtained and Sleeping Car Berths secured in advance on application at the office corner Camp and Common streets, opposite City Hotel.

D. R. ROBINSON, Superintendent
28novlf J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

Grande Route de Jackson.

Chicago, St-Louis & New-Orléans 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:

DEPART.	ARRIVEE.
Express No 1—6 h. P. M.	Express No 2-10:15 A.M
Mixed No 3—7 h. A. M.	Mixed 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—1m

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 6:00 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 runs 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 Common.

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
10nov—1m

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 Esplanade 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—1m

The Great Piedmont Air Line.

Via Atlanta, Ga., et Charleston, 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. Cinquante milles de moins que 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 3 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 Georgie, de la Caroline du Nord et du Sud et de la Virginie, s'adresser à J. W. COLEMAN, agent, coin Camp et Commune; W. J. HOUSTON, agent général des passagers et billets, à Atlanta; J. R. MACMURDO, agent général des passagers et billets, à Richmond; J. L. WALDROP, agent général des passagers pour le Sud; C. J. DUFFY, agent général des passagers pour le Sud, bureau du chemin de fer de Mobile coin Camp et Commune.
3 juillet—1m

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 licenses d'Etat à un escompte libéral. Il se charge 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.

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 22 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. 23 et 25 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 goëlettes sur la même ligne.

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 8 heures moins un quart 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 4 1/2 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 3 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE, Surintendant
4 déc—

Paquebot de la malle, pour Vicksburg

Départ les SAMEDIS, à 5 h. P. M.

Pour Vicksburg, Davis Bend, Natchez et tous les débarcadères intermédiaires.

Le bateau à vapeur NATCHEZ, T. P. Leathers Capitaine, J. F. Muse, Commis.

Se reliant, à Vicksburg à la ligne Parisot pour les rivières Yazoo, Tallahatchie, 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 JANNEY & WORK, 106 Commune et J. E. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.

OPELOUSAS.

Départ tous les Mercredis à 5, h du soir.

Pour Washington, Opelousas, Port-Barre, Simmsport, Churchville et tous les débarcadères de l'Atchafalaya et du bayou Courtableau.

Le steamer W. J. POITEVENT, W. CRAWFORD, capitaine, J. B. SCHMIDT, commis.

Partira comme il est dit ci-dessus.

Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à GEO. D. HITE, 54 Gravier. LORD & McPEAKE, 46 Camp.
3 déc—1 m

Paquebot régulier de la Côte de Bâton-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, JAS. P. McELROY, capitaine.

Partira comme il est dit plus haut pour Bâton-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. G. MELANCON, No 26 Bienville.
9 Oct—

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

HENRY TETE, 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 TETE 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.—[illegible] le jour pour déposer son fret [illegible] comme il est indiqué plus haut.
16 juillet—1 m

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'entrepôt 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,
22avril 78— Au No 20 de la rue de l'Union.

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	$924,652 72
On Marine Risks	20,648 79
On River Risks	34,651 91
Total Premiums	$979,853 42
Less Unearned Premiums	127,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878	$851,512 42
LOSSES PAID—	
On Fire Risks	$[illegible]
On Marine Risks	12,466 98
On River Risks	10,264 99
Taxes and expenses, less interest	35,317 52
Re-insurances and Return Premiums	18,313 07-132,799 68
Profit	$128,712 74

The Company have the following assets:

Real Estate	$806,064 96
City Bonds and Mortgage Bonds	65,100 88
Bank, Water Works and other stocks	136,976 40
Notes secured by mortgage	156,561 65
Notes secured by pledge	60,870 65
Bills receivable	31,311 67
Premium in course of collection	42,487 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrips	2,879 88
Cash on hand	31,551 36
	$1,677,612 50

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

G. W. Nott, Secretary.

State of Louisiana, Parish of Orleans, City of New Orleans.

Sworn to and subscribed before me the 10th day of June 1878. JAMES FAHEY, Notary Public.

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

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

Directors.

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

June 11—

ASSURANCES.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIEME ETAT ANNUEL.

CONFORMEMENT 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	$924,652 72
Sur risques de mer	20,648 79
Sur risques de rivières	34,651 91
Total des primes	$979,853 42
En moins, primes non expirées	127,841 00
Montant net des primes le 31 mai 1878	$851,512 42
Pertes payées—	
Sur risques de feu	$66,497 80
Sur risques de mer	12,466 98
Sur risques de rivières	10,264 99
Taxes, dépenses et intérêt payé	35,317 52
Ré-assurances et primes remboursées	18,313 07- 132,799 68
Bénéfices	$128,712 74

L'actif de la compagnie est comme suit:

Propriétés foncières	$806,064 96
Bons de la ville et bons hypothécaires	65,100 88
Actions de banques, des Water-Works et autres actions	136,976 40
Billets garantis par hypothèques	156,561 65
Billets reposant sur nantissements	60,870 65
Effets à recevoir	31,311 67
Primes en voie de recouvrement	42,487 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
Scrips de la ville	2,879 88
En caisse	31,551 36
	$1,677,612 50

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, ville de la Nlle-Orléans. Signé, sous serment, par devant 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—

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(Etablie en 1805).

Primes de feu	$[illegible] 02
Primes maritimes	24,622 42
Primes fluviales	22,246 04
Total des primes	$960,759 48
Moins: Primes sur risques non expirées	$ 82,097 66
Primes remboursées	12,190 15
Ré-assurances	30,742 [illegible] — 125,030 70
Primes nettes	$[illegible]
A ajouter: intérêt et sauvetage	41,[illegible]
	$[illegible]
A déduire:	
Pertes par le feu	$606,417.85
Pertes maritimes	17,726 00
Pertes de rivières	[illegible] — $[illegible]
Réduction (rabais) 15 00	46,490 04
Dépenses générales	34,214 46
Taxes et licences d'Etat et de ville	10,242 70
Board of underwriters	[illegible] — [illegible]
Profits pour l'année 1877	[illegible]
A déduire:	
Profits et pertes	$ 26,606 38
Dividende, 30 juin 1877	$25,000 00
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00 — 50,000 00
Balance	[illegible]

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

Argent en banque	$ 98,085 76
Propriétés foncières	115,375 12
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 conseils de l'Etat de la Louisiane	105,380 [illegible]
Billets à recevoir (pour primes)	11,489 36
Billets de première hypothèque, billets avec garanties	166,523 34
Primes en voie de collection	70,210 34 — [illegible]

L'état ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie. J. W. HINCKS, Secrétaire. JULES TUYES, Président.

Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier A. D. 1878. JOHN L. LABESCHE, Juge de Paix.

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

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

DIRECTEURS:

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

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé ... $500,000.

VINGT-DEUXIEME ETAT ANNUEL.

Bureaux No 52 rue du Camp.

Nlle Orléans, 1er janvier 1878.

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

Montant des primes pour l'année écoulée le 31 décembre 1877.

Sur les risques de feu	$253,693 74
Sur les risques de rivières	21,210 38
Sur les risques maritimes	84,478 [illegible]
	$425,369 67
A ajouter— Risques non terminées 1876	$ 94,275 00
Primes brutes	$519,644 67
Moins— Risques non terminées, 1877	$104,741 60
Primes remboursées	16,445 78—$121,186 78
Primes nettes	$398,457 [illegible]
Pertes, etc., payées pendant la même période—	
Sur les risques de feu	$ 92,406 56
Sur les risques de rivières	19,185 08
Sur les risques de mer	20,643 [illegible]
	$132,[illegible]
Pertes non ajustées	[illegible]
	$[illegible]
A ajouter— Re-assurance	$ 44,727 39
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock	60,279 11
Fonds de réserve	10,000 00
Intérêt sur capital	[illegible] 42
	$[illegible]
Moins escompte et intérêt	26,075 [illegible]
Profit net	$[illegible]

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

Actions et Bons	$[illegible]
Prêts sur hypothèque	[illegible]
Prêts sur garantie	[illegible]
Billets à recevoir	[illegible]
Propriétés foncières	[illegible]
Primes en voie de collection	[illegible]
Argent en caisse	[illegible]
Total de l'actif	$[illegible]

L'état précédent est une copie exacte du compte des livres de la Compagnie. JAS. I. DAY, Président.

H. CARPENTER, Secrétaire.

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

Le Conseil de Direction, à une réunion tenue le dix-huitième jour de janvier 1878, après avoir mis de côté dix mille piastres pour le fonds de réserve, a résolu de payer sur les profits nets de l'année, et déclaré dix pour cent de dividende aux actionnaires, à l'heure de payer un dividende en argent de 5 pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir du lundi, 28 janvier 1878.

DIRECTEURS.

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

30 janv—

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

New Orleans, May 22 1878.

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

Fire premiums	$190,751 16
Marine premiums	36,729 15
River premiums	22,136 50
	$299,616 81
Earned premiums, less reinsurance and return premiums	$[illegible]
Losses paid and estimated, viz:	
Fire losses	$44,424 27
Marine losses	12,199 00
River losses	40,635 96
	$97,260 22
	$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc.	$59,391 29
Losses, salvage, savings, etc.	21,629 80
	37,661 48
Gross profits	$94,010 61
The company have the following assets:	
Bills receivable	$39,092 67
Loans on bonds and mortgage	44,707 80
	$84,096 47
Loans on call	$70,215 35
Cash	63,196 62
City bonds	133,441 97
Bank and other stocks	93,117 20
Real estate	50,180 63
Premiums in course of collection and suspense account	112,176 91
	33,092 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. R. 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 Hall,
Joseph Bowling,	Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay,	Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim,	John V. Moore,
Simon Forchsimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben O. Bush,

24 mai— Jno M. Parker.

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	$190,751 16	
Primes maritimes	36,729 15	
Primes de rivières	22,136 50	
	$299,616 81	
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues		$[illegible]
Pertes payées et estimées savoir:		
Pertes d'incendie	$44,424 27	
Pertes maritimes	12,199 00	
Pertes de rivières	40,635 96	
		$97,260 22
		131,672 09
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participation, etc.	59,391 29	
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc.	21,629 80	
		37,661 48
Profits bruts		$94,010 61

La Compagnie possède l'actif suivant:

Billets à recevoir	$39,092 67	
Prêts sur bons et hypothèques	44,707 80	
		$84,096 47
Prêts remboursables sur demande	$70,215 35	
Argent	63,196 62	
		133,441 97
Bons de ville		93,117 20
Actions de banques et autres		50,180 63
Propriétés foncières		112,176 91
Primes en voie de collection et compte suspendu		33,092 19
Total de l'actif		$506,011 37

L'exposé précédent est une copie véritable et correcte des livres de la Compagnie. THOS. A. ADAMS, Président.

HENRY V. OGDEN, Secrétaire.

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

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

DIRECTEURS.

Thos. A. Adams,	Jno. R. 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 Hall,
Joseph Bowling,	Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay,	Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim,	John V. Moore,
Simon Forchsimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben O. Bush,

24 mai— Jno M. Parker.

ANNUAL STATEMENT OF THE New Orleans Insurance Company.

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$[illegible] 02
Marine Premiums	24,622 42
River Premiums	22,246 04
Total Premiums	$960,759 48
Less—	
Premiums on expired risks	$ 82,097 66
Return Premiums	12,190 15
Reinsurance	30,742 [illegible]—125,030 70
Net earned premiums	$[illegible]
Add interest and salvage	41,[illegible]
	$[illegible]
Deduct—	
Fire losses	$606,417 85
Mar. losses	17,726 00
River losses	12,[illegible] — [illegible]
Rebate on 15 per cent	46,490 04
General expenses	34,214 46
State and city taxes and license	10,242 70
Board of Underwriters	[illegible]
Profit for the year 1877	$[illegible]
Deduct—	
Profit and loss	$ 26,606 38
Dividend June 30 1877	$25,000 00
Dividend Dec. 31 1877	25,000 00—50,000 00
Balance	[illegible]

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$ 98,085 76
Real Estate	115,375 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	105,380 [illegible]
Bills receivable for premiums	11,489 36
First mortgage notes and pledge notes	166,523 34
Premiums in course of collection	70,210 34—[illegible]

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. LABESCHE, Third Justice of the Peace.

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

J. W. HINCKS, Secretary.

New Orleans, January 16, 1878.

DIRECTORS.

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

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 [illegible].

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 NEW ORLEANS, Capt. T. P. C. Halsey,
will leave her warf, foot of Toulouse street,
Wednesday, Dec. 4, at 8 A. M.
Insurance on cargo by this line 1 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,
nov1—1y 1 Carondelet Street.

TELEGRAPHE 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 se 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. 26, 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 Julie et Levée.
*71 Pied de la rue Julia.
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 Rochebl ave.
*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 Poëte 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-ORLEANS.

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 bain, 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 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 îlets de la statue de Clay. Ils stationnent en face de Grunewald Hall. La ligne est à double voie jusqu'à Carrollton par la rue Baronne, le Cercle Tivoli et l'Avenue St-Charles. Dans le Cercle Tivoli s'élève un monument à la mémoire de Lee, le grand général confédéré.

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

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

Ligne de la rue Annonciation.

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

Ligne Tchoupitoulas.

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

Lignes de la rue St. Charles.

Ces lignes comprennent deux routes dont la station de départ est au pied de la rue St. Charles, près de sa jonction avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli d'où elles gagnent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrivée située rue Huitième. Les *Dryades 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 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 streets" 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 du "Levee and Barracks," rue du Canal, vis-à-vis la Douane. La même voie sert également aux deux lignes jusqu'à la rue de l'Esplanade où se trouve une voie double conduisant en ligne droite jusqu'au Pont du Bayou. Le retour s'opère par la même route, la voie du Bayou à la rue des Remparts étant commune à la ligne "Esplanade and Bayou Bridge" et à la ligne "Bayou and French Market."

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

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

Upper Magazine Line.

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

Chemin de fer de Pontchartrain.

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

J. P. SARRAZIN,

Manufacture de Tabac à la vapeur,

ETABLIE EN 1842.

91 & 93 CHARTRES, COIN CONTI.

SUCCURSALE: 66 POYDRAS, COIN TCHOUPITOULAS.

PARIS 1867 — ALTONA 1869

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 de JOS. QUEYROUZE'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à ces prix réduits.
Agence STAR NEW STYLE & FORBES—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

FEUILLETON.

5 nov—25

L'IDÉE DE JEAN TÊTEROL.

Par Victor Cherbulier.

TROISIÈME PARTIE.

XVII—Suite.

—Monsieur, je prends tout sur moi, et d'ailleurs, vous êtes chez moi, et d'ailleurs encore je suis si malheureuse que tout m'est permis. Laissez Mme de Juines dans son erreur; elle vous dira des choses que je ne peux pas vous dire et qui peut-être vous intéresseront.

Lionel, comme éperdu, ne savait où il en était; mais des grands yeux bruns le fascinaient. Il renonça à détromper la comtesse; il s'assit et il attendit.

—Mon cher comte, reprit Mme de Juines avec une majestueuse affabilité, mon frère m'a instruite de la démarche que vous avez faite auprès de lui; la demande que vous lui avez adressée a son approbation, et je tenais à vous dire qu'elle a aussi la mienne.

—Cela ne suffit pas, lui cria Mlle de Saligneux.

—Je vous en prie, monsieur, poursuivit Mme de Juines, n'attachez aucune importance aux propos de ma nièce; c'est une enfant. Mais ne craignez rien, son consentement vous est acquis, et je vous garantis qu'elle se soumettra de très bonne grâce.

—Eh! oui, je consens à me soumettre, s'écria Mlle de Saligneux, mais à une condition.

—Quelle est cette condition?

—Je désire que vous expliquiez tout franchement à monsieur les raisons que j'ai pu avoir de ne pas épouser le comte de Préval.

—Eh quoi! Claire, vous prétendez que je lui raconte......

—Je l'exige, interrompit-elle. Je veux qu'il soit instruit de tout, afin qu'il prenne son parti en connaissance de cause. C'est son droit.... N'est-il pas vrai, monsieur?

Lionel demeura immobile et muet comme une statue.

—Monsieur déclare que c'est son droit, poursuivit-elle en se penchant à l'oreille de sa tante. Il veut tout savoir.

—On m'impose, mon cher comte, une bien dure épreuve, reprit Mme de Juines. Me voilà obligée de vous dire qu'il existe par le monde un certain Jean Têterol, je crois bien que c'est son nom, un homme de rien devenu millionnaire et qui s'imagine que ses millions peuvent servir à tout, même à décrocher les étoiles.... Que voulez-vous? Il y a des Têterol, peut-être en avez-vous rencontré vous-même.

Lionel s'inclina profondément en signe d'adhésion.

—Celui dont je parle, continua Mme de Juines, avait conçu le projet le plus inouï, le plus étourdissant. Comment vous dirai-je?... Figurez-vous qu'il a un fils, le malheureux, et que dans le temps mon pauvre frère a éprouvé des embarras d'argent. Ce Têterol est en profiter et lui arracha la promesse écrite.... Dispensez-moi d'achever ma phrase. Ah! si je m'étais doutée.... mais je n'ai rien su que plus tard. Voilà donc ce sot jouvenceau qui vient en personne offrir son cœur à ma nièce, à qui je dois rendre le témoignage qu'elle lui a dit son fait en termes assez durs. Elle a du bon, cette enfant; il ne lui manque que les formes, c'est vous qui les lui apprendrez.

..Voyant qu'elle s'écartait de son sujet, Mlle de Saligneux lui dit:—Et après, madame?

—Et après, il arriva que ce jeune homme, qui est un peu moins extravagant que son père, comprit l'énormité de sa conduite, qu'il fit lui-même justice de ses prétentions et déchira ou brula cette promesse qu'un butor sans scrupules avait extorquée au baron. Il paraît que son père a mal pris la chose, qu'on s'est brouillé et que ce pauvre garçon vit aujourd'hui dans une mansarde où ni vous ni moi n'irons le chercher.

—Soupçons, madame, qu'il y est parfaitement heureux, lui répondit Lionel, qui venait de recouvrer la voix.

—C'est faux, monsieur, lui cria Mlle de Saligneux; j'en appelle à M. Pointal.... Mais, ma tante, vous n'avez pas fini votre histoire.

—Oh! je dirai tout. La fin de l'histoire, c'est qu'à la suite de ces incidents il s'est fait un revirement soudain dans l'esprit de cette jeune folle, et que ce jeune homme, qu'elle trouvait commun, désagréable, fat, insolent, odieux, tout à coup lui a paru charmant; mais rassurez-vous, il n'en sait rien et n'en saura jamais rien.

—En effet, interrompit Claire, je n'aurais jamais eu le courage de lui faire un tel aveu; il était nécessaire que quelqu'un s'en chargeât pour moi. Mais qu'en pensez-vous, monsieur, ne trouvez-vous pas que ce brûleur de billets mérite qu'on lui veuille du bien?

—Pur enfantillage que tout cela, je vous le répète, mon cher comte, s'écria Mme de Juines. Ma nièce n'a pas revu ce Lionel et ne le reverra point. Et plût au ciel qu'il fût ici! En le voyant assis à côté de vous, elle ferait sans doute des comparaisons peu flatteuses pour lui, elle comprendrait toute la différence qu'il y a entre un jeune homme de notre monde et un Têterol. Que vous en semble, mademoiselle?

—Il me semble, ma tante, lui répondit-elle, qu'il y a du vrai dans ce que vous dites, et je n'ai plus besoin de réfléchir ni de comparer. Si après le récit que vous lui avez fait monsieur veut encore de moi, je finirai, comme je vous l'ai promis, par me soumettre de bonne grâce.

—Je savais bien que mon invention était bonne, s'écria Mme de Juines triomphante, et qu'il suffisait de vous faire venir, mon cher comte, pour avoir raison de ses refus.

Lionel ferma les yeux et les rouvrit, pour s'assurer qu'il ne dormait pas. Puis, avançant la tête, il dit à Mlle de Saligneux:—Mais, s'il en est ainsi, qui donc est Théodore?

Elle s'approcha de lui, et lui répliqua d'un ton bref:

—Ah! Théodore! Il faut vous expliquer enfin qui est Théodore? Monsieur, Théodore est un personnage singulier, qui m'occupe beaucoup, que je redoute à l'excès, que je déteste et qui cependant n'existe pas. Si fait, il exista jadis. Il fut mon professeur de dessin; il était roux et camard; je l'avais pris en exécration, il me le rendait bien et me donnait de grands coups sur les doigts. Il y a six ans qu'il est mort, et pourtant je le revois sans cesse. Il m'apparaît comme un être mystérieux, tout-puissant et malfaisant, qui rôde autour de moi pour me jouer de méchants tours, comme un mauvais génie auquel j'attribue tout ce qui m'arrive de désagréable. Toutes les fois que j'ai du chagrin, je pense à ses cheveux roux, à son nez camus. Quand mon cheval bute et s'abat, je m'en prends à Théodore. Quand mon père.... chut! c'est encore la faute de Théodore. Si Saligneux avait été vendu, c'est Théodore qui l'aurait acheté, et le jour où le comte de Préval a demandé ma main, je me suis écriée: O Théodore! Je vous avais déclaré, monsieur, que jamais vous ne tiendriez cette main dans la vôtre. Le voulez-vous? la voici. Si vous refusez de la prendre, j'en accuserai Théodore, ce mortel ennemi de mon bonheur.

—Comte, que vous dit-elle? demanda Mme de Juines. Je crois vraiment qu'elle vous fait un discours.

Le faux comte de Préval prouva en cet instant que la passion sincère est toujours bête, que dans les occasions décisives elle ne sait ni que dire, ni que faire, et que les gens qui conservent leur présence d'esprit ne sont pas vraiment amoureux. La seule réponse dont il s'avisa fut de saisir cette main qui s'offrait à lui et d'y coller ses lèvres; puis s'élança vers Mme de Juines et lui dit:

—Je vous aime follement, madame la comtesse, car je vous dois le bonheur de ma vie.

Et là-dessus il se sauva en courant. Il éprouvait le besoin de s'enfuir dans quelque solitude avec sa joie, et de la chanter ou plutôt de la crier aux étoiles.

Cette retraite un peu brusque surprit la comtesse. Elle ne laissa pas de dire:

—Il est charmant. Quelle distinction, quelle grâce! Comme on reconnaît tout de suite en lui l'homme de compagnie, l'homme du monde!

—Et surtout quelle conversation intéressante! ajouta Mlle de Saligneux.

—Il était un peu troublé, il parlera davantage une autre fois, reprit Mme de Juines; mais souvenez-vous, ma chère, que vous avez donné votre parole et qu'il n'est pas question de la reprendre.

—Aussi ne la reprendrai-je pas, ma tante, répondit-elle. Vous me voyez toute résignée à épouser l'homme qui sort d'ici.

Qu'il s'agît de voler un nénufar ou d'épouser l'homme qu'elle aimait, Mlle de Saligneux était fort expéditive dans toutes ses entreprises; elle s'était promis de ne pas attendre jusqu'au lendemain pour avoir ville gagnée. Aussitôt que la comtesse de Juines, glorieuse de son stratagème, de la sûreté de son coup d'œil et de la rapidité de sa victoire, l'eut quittée pour se retirer dans son appartement, Claire ordonna à son cocher d'atteler. Quelques minutes plus tard, accompagnée de sa camériste, elle roulait dans la direction de la rue d'Astorg, où M. de Saligneux s'était logé en garçon, sous prétexte que l'hôtel de feu la marquise était un peu exigu et qu'il y gênerait sa fille. Elle arriva dare-dare, descendit en hâte de voiture et, sans répondre aux interpellations d'un concierge bourru, elle gravit précipitamment l'escalier. Son apparition inattendue jeta dans le plus grand embarras le valet de chambre du baron, qui, lui barrant le passage d'un air effaré, lui dit:

—J'en suis fâché, mademoiselle; mais M. le baron n'est pas ici.

—Soit! je l'attendrai, s'il le faut, jusqu'au matin, répondit-elle.... Mais permettez, il me semble que j'entends sa voix.

Il se gratta l'oreille.—Excusez-moi, mademoiselle, monsieur est en affaires, et il a sévèrement défendu....

—Apprenez, Baptiste, interrompit-elle, que je suis la plus importante de ses affaires.

—Il faut au moins que je le prévienne, repartit Baptiste.

Et il parcourut d'un pas rapide un long corridor, où elle le suivit. Elle arriva en lui marchant sur les talons à l'entrée de la salle à manger, laquelle avait deux portes. Au moment où elle franchissait le seuil d'une de ces portes, l'autre s'ouvrait et se refermait à grand bruit.

Le baron s'élança au-devant d'elle, en s'écriant:—Qui est là? Qui se permet....

—Rassurez-vous, ce n'est pas un voleur, ce n'est que moi, répliqua-t-elle.

—Toi! lui dit M. de Saligneux, qui ne réussit pas à dissimuler son trouble et la vive contrariété qu'il éprouvait. Que viens-tu faire ici? Que me veux-tu? Il est bientôt minuit, courir les rues de Paris seule à ces heures! c'est d'une inconvenance....

—Est-il jamais inconvenant de rendre visite à son père? En conscience, convenez que vous êtes charmé de me voir.

—Ravi, enchanté; mais tu as mal pris ton temps. Je suis occupé d'une affaire.

—Il me semble que la voici, votre affaire, dit-elle en montrant du doigt un superbe buisson d'écrevisses bordelaises, et un pâté aux perdreaux truffés, qui s'étalaient sur une nappe fine, éclatante de blancheur, au milieu d'une table bien garnie.

—J'ai des lettres à écrire et je soupais à la hâte.

En ce moment, ayant tourné la tête, il avisa sur une chaise quelque chose de suspect, qu'il s'empressa de cacher en y jetant sa serviette, qu'il avait gardée à la main. Mlle de Saligneux profita de cet incident pour s'avancer jusqu'au milieu de la salle.

—Et vous soupiez seul? demanda-t-elle.

—Seul avec mes pensées.

—Voici leur couvert, dit-elle sans sourire.

Il y avait en effet deux couverts sur la nappe fine.

—J'avais ramené de l'Opéra, répliqua-t-il vivement, mon vieil ami le docteur Mussard, que je n'ai pas vu depuis des siècles; mais à peine étions nous à table, il s'est souvenu qu'il avait un malade à ausculter.

—Peste! vous le soignez, votre docteur Mussard, fit-elle en contemplant six bouteilles de vin de Champagne alignées sur le dressoir.

Il faut savoir que dans ses grands jours M. de Saligneux ne faisait pas au bouteilles de champagne l'honneur de les vider jusqu'au fond; il en dégustait les deux premiers verres et passait à une autre, estimant que le reste était bon pour l'office.

—Ah çà, que veux-tu? s'écria-t-il sur un ton de fiévreuse impatience. Dis-le bien vite et va-t'en.

—Auparavant, donnez-moi quelque chose à boire, j'ai soif. Oh! pas de votre champagne. Qu'est ceci? du clos-vougeot? Versez m'en quelques gouttes ....Ah! permettez, pas dans le verre du docteur, dans un autre.

Et après avoir bu:—Ce pauvre docteur, comme il a dû maudire son malade, qui l'arrachait à ce lieu de délices! car il est délicieux, votre vin, il a un petit goût de framboise vraiment exquis.

—Et là-dessus, bonsoir! lui dit le baron.

Il éprouva un sentiment de consternation en la voyant s'installer dans un fauteuil de l'air d'une personne qui se trouve bien où elle est et qui prend racine.

—Vous comprenez bien, dit elle, que je ne serais pas venue, si je n'avais à vous parler d'une affaire très importante, car j'ai des affaires, moi aussi.

—Tu m'en parleras demain.

—Non, cette affaire-là ne souffre pas de retard. M'écoutez-vous? Jadis vous m'avez reproché de m'être sottement coiffée de certain jeune homme, de m'être montée la tête à son sujet, ce furent vos propres expressions; mais vous prétendiez que j'en reviendrais et qu'au bout de six mois je n'y penserais plus à lui. Je tenais à vous dire dès ce soir que six mois se sont écoulés et que je pense encore à lui. Vous prétendiez aussi que, si jamais je le revoyais, j'éprouverais un dégrisement. Je tenais à vous dire dès ce soir que je l'ai revu tout à l'heure et que je ne suis point dégrisée.

—Encore ce Lionel Têterol! s'écria-t-il. Où l'as-tu vu?

—Chez moi.

—Tête à tête?

—Non, ma tante était là.

—Elle a consenti à le recevoir?

—Elle l'a pris pour M. de Préval: c'est une histoire que je vous conterai plus tard. Je ne veux pas abuser de vos [illegible] [illegible] avertir [illegible] nous sommes à peu près convenus de nous épouser.

Le baron frappa du pied.—Claire, dit-il, tu as pris la détestable habitude de te moquer de moi; c'est un jeu que je ne goûte plus.

—Je vous assure que je n'ai jamais été plus sérieuse. Ce mariage fera le bonheur de tout le monde.

—Ce mariage ne se fera pas. T'imagines-tu que tu peux te passer de mon consentement?

—Non, puisque je viens tout exprès vous le demander.

—Je ne l'accorderai jamais, tu m'entends, jamais. En voilà assez, retourne bien vite dans ta rue de Ponthieu.

Elle se leva, et les yeux du baron jetèrent une vive étincelle, il croyait déjà lui voir les talons. Sa joie fut courte; elle se rassit brusquement, en disant:

—Eh bien, non, c'est décidé, je ne m'en irai pas avant que vous ayez dit oui.

Il frappa encore du pied.—Ah! ma chère, tu abuses de ma patience, et vraiment je ne sais plus ce que je dois penser de toi. Le comte de Préval est un homme bien né, riche, d'une charmante figure, d'excellentes manières, et tu viens me parler de ce Lionel! Mais tu n'as donc point de fierté! tu n'es pas une Saligneux?

—Voilà que vous répétez la chanson de ma tante.

—Les paroles m'en plaisent, l'air et la musique aussi...... Mais je suis bien bon de discourir, le comte a ma parole.

—Vous en serez quitte pour la lui reprendre, en lui faisant observer que tout le monde est sujet à se contredire.

—Je ne me contredis jamais.

—Ah! permettez, il y a six mois, vous vouliez à toute force me faire épouser M. Lionel Têterol.

—Ce n'est pas exact, et quand ce serait exact....

—J'ai bonne mémoire, je pourrais vous réciter tout ce que vous m'avez dit alors. Vous m'avez demandé si j'avais des préjugés. Eh bien, oui, j'en avais, et j'ai passé [illegible] des semaines [illegible]

nous nous en allons." Je crains de gâter votre phrase.

—Tu la gâtes, et tu me fais dire tout le contraire de ce que j'ai dit.

—En conscience, oui ou non, m'avez-vous représenté que ce jeune homme avait un rare mérite et beaucoup d'avenir? Ce n'est pas M. Pointal qui vous démentira, il est entièrement d'accord avec vous. Mon Dieu! ce comte que vous me prônez, il est très bien, je le veux; mais qu'elle différence entre ces deux hommes! L'un est un petit vieillard, un vieillard de naissance, l'autre sera toujours jeune; l'un est un ennuyé, l'autre est un ambitieux. Comme cela doit être, très amusant pour une femme d'avoir un mari très ambitieux! Quel intérêt dans la vie! J'aiderai le mien à arriver, je le conseillerai, je lui servirai de second, et nous arriverons, je vous le jure. Et tenez, le jour de notre départ, j'ai considéré attentivement tous nos portraits de famille, j'ai passé en revue tous les Saligneux, depuis l'homme des croisades, un peu apocryphe celui-là, jusqu'au garde des sceaux, et je leur ai dit en les regardant bien en face: "Convenez, vous autres, que vous n'êtes pas en colère contre moi et que vous approuvez ce que j'ai dans le cœur et dans la tête. N'êtes-vous pas d'avis qu'il est plus intéressant de commencer que de finir, et qu'une vie nouvelle dans une vieille maison, c'est le parfait bonheur?" Ils ont daigné me répondre, et tous, même l'homme des croisades, m'ont fait un signe de tête, en me disant: — Va, ma fille, nous t'approuvons, nous te bénissons, fais entendre raison à ton père.

—Ma parole d'honneur, s'écria le baron, elle est folle à lier.

—Parce que je suis de votre avis? Est-ce ma faute si vous en avez changé?

(*La fin à demain.*)

Achetez votre charbon aux plus bas prix du marché, chez Hy. J. Montagnet 4 rue Carondelet