L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.
VENDREDI 6 DECEMBRE 1878.

COMPAGNIE GENERALE
TRANSATLANTIQUE
ENTRE
NEW-YORK ET LE HAVRE.

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

*SAINT LAURENT, Lachesnez, mercredi, 4 déc.
CANADA, Frangeul, mercredi, 11 décembre.
*AMERIQUE, Délord, mercredi, 18 décembre.

Prix du passage (en or) jusqu'au Havre.

Première cabine (vin compris)......$100
Deuxième — ......$[illegible]
Troisième — ......$ 35

[illegible]

Passage d'entrepont avec ameublement [illegible] compris vin, literie et ustensiles, $36 [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,
Gallier Court, No 3,
Nouvelle-Orléans.

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

De Brême. | De la Nlle-Orléans.
Nurnberg......6 nov. | environ 11 déc.
Hohenstaufen[illegible]....20 | environ 22 —
Frankfurt......4 déc. | environ 5 janv.

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

PRIX DU PASSAGE:

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

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

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

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

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

Pour détails, s'adresser à
ED. F. STOCKMEYER & CO.,
Agents,
12 tuin 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
KNICKERBOCKER,
Capt. F. Kemble,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse
Mercredi Déc. 11, à 8 h. A. M.

L'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 42.

STATE LINE.

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

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

Salon, Secondes cabines et Entrepont.

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

C'est la seule ligne ayant des secondes cabines, elle offre aux voyageurs des avantages sous le rapport de l'économie et du confort que ne présente aucune autre route.
24 mars—9 mois 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—9mi12s 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 Kahn,
A. Moulton, T. L. Bayne,
A. Palfrey, D. Urquhart.
26 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 26,393.

Treizième 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 mise 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 13,246 des causes de la dernière Treizième Cour de District de la Nouvelle-Orléans, qui a été rendu le 11 et signé le 18 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 et dire la cause, si elles 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.

[illegible]
GRAND CHEMIN DE FER
—DE LA—
Route de la malle des Etats-Unis entre la Nlle-Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.

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

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

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

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

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

GEO. PANDELY,
Surintendant.

Pour frêt et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magazine.

Il ne sera point reçu de frêt après 5 heures.
CHAS. A. WHITNEY & CO., Agents.
6 déc—

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 5:00 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. H. ROBINSON, Surintendant.
J. W. COLEMAN, Agent de billets.
23nov—

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......5:00 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. H. ROBINSON, Superintendent
23novtf J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

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 :

DEPART.	ARRIVEE.
Express No 1—6 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. 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—

The Great Piedmont Air Line.

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

LA route la plus courte de 72 milles pour New York et les points intermédiaires. Wagons-dortoirs de Pullman, de la Nouvelle-Orléans à Atlanta; wagons-salon, avec lits, d'Atlanta à New York, par la voie de Richmond, sans changement. En réalité, pas de changement de chars entre la Nouvelle-Orléans et New York, les valises, sacs de voyage, &c., étant transportés par les "porters" d'un char 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 qui, des 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—

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 frêt 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. 2 mars—1 an.

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

A dater du 2 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue Bienville, à 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 frêt reçu au même endroit, à 3 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE,
4 déc— Surintendant

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, Cairo et St.-Louis.

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

Pour frêt ou passage, s'adresser à bord ou à
JANNEY & WORK, 106 Commune et
J. E. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.
25sept—

OPELOUSAS.
Départ tous les Mercredis à 5, h du soir.

Pour Washington, Opelousas, Port-Barré, 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 frêt ou passage s'adresser à bord ou à
Geo. D. HITE, 54 Gravier,
LORD & McPEAKE, 46 Camp.
2 déc—1 m

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,
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 frêt ou passage s'adresser à bord ou à
R. O. MELANCON,
9 Oct— No 32 Bienville.

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

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

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

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

Le HENRY TÊTE prendra du frêt pour tous les débarcadères du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodeaux.

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

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

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

ARRANGEMENT D'HIVER.

Le steamer
NEW CAMELIA,
partira du Lac, comme suit:

LUNDI et JEUDI, à l'arrivée du train de 11 heures du matin et le SAMEDI à l'arrivée du train de 4 h. P. M., du chemin de fer de la rue du Canal.

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

FRET.

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

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

Le service se fera régulièrement à moins de mauvais temps ou de force majeure.

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

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......	$934,652 72	
Sur risques de mer......	20,643 79	
Sur risques de rivières...	24,051 91	
Total des primes......	$979,358 42	
En moins, primes non expirées......	117,841 00	
Montant net des primes, le 31 mai 1878......	$861,518 42	
Pertes payées—		
Sur risques de feu......	$62,497 59	
Sur risques de mer......	13,425 66	
Sur risques de rivières.	10,264 92	
Taxes, dépenses et intérêt payés......	26,217 53	
Ré-assurances et primes remboursées......	16,313 67	128,799 68
Bénéfices......		$132,713 74

L'actif de la compagnie est comme suit:

Propriétés foncières......	$306,054 00
Bons de la ville et bons hypothécaires......	65,100 53
Actions de banques, des Water-Works et autres actions.....	196,276 40
Billets garantis par hypothèques	166,501 05
Billets reposant sur nantissement	59,879 03
Effets à recevoir......	51,911 67
Primes en voie de recouvrement...	44,457 11
Agricultural Fair Association......	3,030 00
Scrips de la ville......	3,879 39
En caisse......	81,551 35
	$1,077,612 59

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

PAUL FOURCHY,
Président.

G. W. Nott, Secrétaire.

Etat de la Louisiane, 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 deuxième 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. YELONG.
11 juin—

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(Établie en 1805.)

Primes de feu......	$326,851 03	
Primes maritimes......	24,631 42	
Primes de rivière......	29,246 04	
Total des primes......		$380,730 49
Moins		
Primes sur risques non expirées......	$ 82,057 68	
Primes remboursées.	12,190 13	
Ré-assurances......	20,742 99	115,990 76
Primes nettes......		$261,766 73
A ajouter: intérêt et sauvetage......		41,933 84
		$303,362 20
A déduire:		
Pertes par le feu......	$66,417 56	
Pertes maritimes......	17,723 00	
Pertes de rivières...	12,320 36	$96,460 70
Réduction (rebate) 15 0/0......	46,439 04	
Dépenses générales	34,314 46	
Taxes et licence d'Etat et de ville......	10,242 79	
Board of underwriters	6,736 55	$194,176 45
Profits pour l'année 1877......		109,415 84
A déduire:		
Profits et pertes......	$ 38,606 28	
Dividende 30 juin 1877...	$25,000 00	
Dividende 31 décembre 1877...	25,000 00	50,000 00
Balance......		[illegible]

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

Argent en Banque......	$ 28,063 76	
Propriétés foncières......	318,276 12	
Gold Bonds des Etats-Unis, N. O. City R. R. Co, Jackson & G. N. R. R. Co., bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurances, et compte de l'Etat de la Louisiane	166,390 42	
Billets à recevoir (pour primes)......	11,489 36	
Billets de premières hypothèques, billets avec garantie......	166,523 84	
Primes en voie de collection......	70,210 94	[illegible] 48

L'état ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.

J. W. HINCKS, J. TUYES,
Secrétaire. Président.

Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier 1878.
JOHN L. LANOUX,
3ème Justice de Paix.

A un meeting du Conseil de Direction qui a eu lieu 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,
CHA. B. 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......	$934,652 72
On Marine Risks......	20,643 79
On River Risks......	24,061 91
Total Premiums......	$979,358 42
Less Unearned Premiums......	117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878......	$861,518 42
LOSSES PAID.	
On Fire Risks......	$62,497 59
On Marine Risks......	13,425 66
On River Risks......	10,264 92
Taxes and expenses, less interest......	26,217 53
Re-insurances and Return Premiums......	16,313 67—128,799 68
Profit......	$132,713 74

The Company have the following assets:

Real Estate......	$306,054 00
City Bonds and Mortgage Bonds...	65,100 53
Bank, Water Works and other stocks......	196,276 40
Notes secured by mortgage......	166,501 05
Notes secured by pledge......	59,879 03
Bills receivable......	51,911 67
Premiums in course of collection...	44,457 11
Agricultural Fair Association......	3,030 00
City Scrips......	3,879 39
Cash on Hand......	81,551 35
	$1,077,612 59

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. YELONG.
June 11—

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé......$500,000.

VINGT-DEUXIÈME ETAT ANNUEL.
Bureaux No 39 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......	$253,685 74	
Sur les risques de rivières......	91,210 38	
Sur les risques maritimes......	80,473 55	
	$425,369 67	
A ajouter— Risques non terminés 1876......	$ 94,975 00	
Primes brutes......	$519,344 67	
Moins— Risques non terminés, 1877......	$104,741 00	
Primes remboursées......	18,445 78	$121 186 78
Primes nettes	$398,457 89	
Pertes, etc., payées pendant la même période—		
Sur les risques de feu	$ 92,406 56	
Sur les risques de rivières......	16,185 02	
Sur les risques de mer......	20,643 91	
	$129,235 49	
Pertes non ajustées......	30,000 00	
	$159,235 49	
A ajouter— Ré-assurance......	$ 44,797 29	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters and Machine Babcock......	36,979 11	
Fonds de réserve......	10,000 00	
Intérêt sur capital......	49,562 41	
	$299,574 30	
Moins escompte et intérêt......	29,075 68	
		$268,798 62
Profit net......		$104,[illegible] 27

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

Actions et Bons......	$303,239 00
Prêts sur hypothèque......	9,121 [illegible]
Prêts sur garantie......	72,049 00
Billets à recevoir......	11,456 25
Propriétés foncières......	46,000 00
Primes en voie de collection......	21,435 40
Argent en caisse......	159,489 75
Total de l'actif......	$623,[illegible]

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

JAS. I. DAY, Président.

R. CARPENTER, Secrétaire.

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

A. INGRAHAM, Notaire.

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

—DIRECTEURS.—
R. J. HART, JESSE S. FLOWER.
HENRY RENSHAW, J. WEIS,
HUGH WILSON, R. W. TAYLOR,
R. BROOK, 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,
A. ALCUS, R. B. CRAIG,
SCOTT MCGEHEE, SAML BOYD,
D. FATJO, WM. S. GROVER.
20 janv—

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

New Orleans, May 21 1878.

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

Fire premiums......	$180,751 16
Marine premiums......	36,729 15
River premiums......	92,136 50
	$309,616 81
Earned premiums, less reinsurance and return premiums......	$298,981 32
Losses paid and estimated, viz:	
Fire losses......	$44,424 27
Marine losses......	12,199 00
River losses......	40,636 96
	97,260 23
	$121,072 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participations, etc.	$50,291 26
Less rents, salvage, savings, etc......	21,689 80
	27,661 46
Gross profits......	$94,010 61
The company have the following assets:	
Bills receivable......	$39,[illegible] 67
Loans on bonds and mortgage......	44,707 80
Loans on call......	$70,315 35
Cash......	63,126 02
	$94,696 47
City bonds......	133,441 97
Bank and other stocks......	89,117 20
Real estate......	59,186 03
Premiums in course of collection and companies account......	112,176 91
	33,909 19

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

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

Sworn to and subscribed before me this 22d day of May 1878.
ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

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

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

Crescent Mutual Insurance Company.

VINGT-NEUVIEME ETAT ANNUEL DE LA

Nouvelle-Orléans, 22 mai 1878.

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

Primes d'incendie	$180,751 16	
Primes maritimes	36,729 15	
Primes de rivières	92,136 50	
	$309,616 81	
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues......		$298,981 32
Pertes payées et estimées, savoir:		
Pertes d'incendie...	$44,424 27	
Pertes maritimes...	12,199 00	
Pertes de rivières...	40,636 96	
		97,260 23
		121,072 09
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participations, etc.	50,291 26	
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc......	21,689 80	
		27,661 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	
Prêts remboursables sur demande...	$70,315 35	
Argent......	63,126 02	
		$94,696 47
Bons de ville......		133,441 97
Actions de banques et autres......		89,117 20
Propriétés foncières......		59,186 03
Primes en voie de collection et comptes des compagnies......		112,176 91
		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 DIX POUR CENT sur le capital de la Compagnie, un dividende de VINGT POUR CENT serait payé comptant LUNDI, 10 juin, à ceux qui y ont droit.

DIRECTEURS.
Thos. A. Adams, Jno. E. King,
Saml H. Newman, Fred'k Camerden,
Saml H. Kennedy, Joseph W. Stone,
John Phelps, George Martin,
Adam Thomson, Alfred Moulton,
Henry Abraham, L. C. Jurey,
Victor Meyer, Edward Nalle,
Joseph Bowling, Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay, Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim, John V. Moore,
Simon Forcheimer, W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe, Henry M. Preston,
R. B. Post, J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury, Reuben 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......	$326,851 03
Marine Premiums......	24,632 42
River Premiums......	29,246 04
Total Premiums......	$380,730 49
Less—	
Premiums on expired risks......	$ 82,057 68
Return Premiums......	12,190 13
Reinsurances......	20,742 99—115,990 76
Net earned premiums......	$261,766 73
Add interest and salvages......	41,933 84
	$303,362 20
Deduct—	
Fire losses......	$66,417 56
Mar. losses......	17,723 00
River losses......	12,320 36—$96,460 70
Rebate on 15 per cent.	46,439 04
General expenses......	34,314 46
State and city taxes and license......	10,242 79
Board of Underwriters......	6,736 55—194,176 45
Profit for the year 1877......	$109,415 84
Deduct—	
Profit and loss......	$8,606 28
Dividend, June 30 1877......	25,000 00
Dividend December 31 1877......	25,000 00—50,000 00
Balance......	[illegible]

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank......	$ 28,063 76
Real Estate......	318,276 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......	166,390 42
Bills receivable for premiums......	11,489 36
First mortgage notes and pledged notes......	166,523 84
Premiums in course of collection......	70,210 94—[illegible] 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. LANOUX,
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 B. 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, $16; half-yearly, $7; quarterly, $3 50.

Price of the paper—Single copies, Five cents.

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

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers,
NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER
Steamship
KNICKERBOCKER,
Capt. F. KEMBLE,
Will leave her warf, foot of Toulouse street,
Wednesday, Dec. 11, 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,
mayl—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 Krato et Franklin.
65 Coin Julia 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'Hôtel 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 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-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 Magasine, et longeant celle-ci jusqu'à la rue St-Joseph. Il y a un changement de cars dans la rue Magasine, 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 Magasine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

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

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

Ligne de la rue Annonciation.

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

Ligne Tchoupitoulas.

Station de départ: Rue du Canal près Camp. Les cars remontent la rue Tchoupitoulas jusqu'à Louisiana Avenue et reviennent par la rue Tchoupitoulas (double voie) jusqu'à Felicity Road qu'ils descendent jusqu'à la rue Peters à 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 voitures à Louisiana Avenue, on se rend au City Park, 6ème district. On peut aussi prendre le car à Louisiana Avenue où à Napoleon Avenue pour revenir en ville par les voitures du chemin de fer de Carrollton.

Lignes de la rue St. Charles.

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

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

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

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

Station de départ: Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. Dè, 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, longeant les bords du Bayou jusqu'à la Grande Route St-Jean, d'où ils se rendent à la station d'arrivée, en passant devant la porte des Fair Grounds, qui fait face à la rue Sauvage.—Le retour s'opère par la Route Gentilly, la rue Broad, la rue St-Pierre, et principalement par la rue des Ursulines jusqu'à la rue du Canal.

Ligne de la rue Claiborne.

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

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

D'autres cars de cette ligne portant 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 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 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,

ÉTABLIE EN 1842.

91 & 93 CHARTRES, COIN CONTI.

SUCCURSALE: 66 POYDRAS, COIN TCHOUPITOULAS.

OFFRE à sa nombreuse clientèle, un vaste assortiment de TABACS à fumer, à priser et à chiquer, en gros et en détail, à des prix réduits.
Agence pour la Louisiane des fameux CIGARES CHAMPAGNE et HALF & HALF.
Agence pour les Etats-Unis des célèbres marques de CIGARES de la Havane: LA PERLA DE CUBA et HIJA DE LA HABANA.
Propriétaire du JOS. QUEYROUZE'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à un prix réduit.
Agence STAR NEW STYLE & FOREST—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

FEUILLETON.

DEUX AMIS.

I

Vers 1828, il y avait à Bordeaux une véritable école de duellistes qui se disputaient avec acharnement la succession du fameux comte de Larillière, dont la mort, encore toute récente, avait causé une si vive impression.

Parmi les nouveaux venus, il se trouva deux hommes plus audacieux, plus résolus que les autres, qui, après avoir repoussé d'un commun accord le menu fretin de la concurrence, restèrent bientôt les seuls maîtres du champ de bataille, et qui pendant une période de cinq années, conquirent ce titre tant envié de *première lame.*

Dans cette lutte étrange, il n'est pas de raffinements qu'ils ne surent inventer pour donner à leur provocations insolentes le retentissement des plus grands scandales.

L'un d'eux, Italien d'origine, mais habitant la France depuis longtemps et principalement fixé à Bordeaux, s'appelait M. le marquis de Lignano, plus généralement connu sous la simple dénomination du *marquis.*

C'était un homme de trente-cinq ans au plus, petit de taille, maigre chétif et maladif, mais sans cesse en mouvement; nerveux et pétulant comme une fièvre chaude.

Il était en outre d'une laideur repoussante; le timbre de sa voix, ironique et railleur, grinçait désagréablement à l'oreille de son interlocuteur; il irritait rien qu'à le regarder, et lorsqu'on l'avait devant soi, campé, la tête jetée en arrière comme un point d'interrogation, il vous prenait, sans trop savoir pourquoi, une furieuse envie de l'étrangler.

Le marquis tirait admirablement l'épée; son jeu était vif, saccadé, rapide, mortel; aussi ne reconnaissait-il absolument qu'un rival digne de lui: c'était son ami intime, M. Lucien Claveau.

Lucien Claveau, au contraire, nature vulgaire de manière et d'aspect, était un être sans éducation et sans instruction; ses instincts incorrigibles agissaient sur cette piètre intelligence avec toute la puissance de la brutalité irréfléchie, et ses seuls avantages, si tant il est vrai qu'il en eût, étaient purement physiques. Ils résidaient surtout dans sa taille grande, solide et carrée, comme aussi dans sa force qui réellement était extraordinaire. Il plaisait par cela même aux femmes d'une certaine catégorie et pouvait au besoin passer pour ce que, de tout temps, les provinciales ont appelé un bel homme. De plus, ses tours de force et d'adresse étaient réputés sur tous les champs de foires du département, et messieurs les hercules avouaient qu'il était sans rival pour assommer un bœuf d'un coup de poing.

Les deux amis habitaient le même appartement: nous devons ajouter, pour être rigoureusement exact, qu'ils occupaient une seule chambre, dans laquelle chacun d'eux, bien entendu, avait son lit. Le désir réciproque qu'ils éprouvaient de se voir constamment, ou bien le seul plaisir d'échanger à toute heure de douces causeries, leur avait sans doute inspiré cette idée fraternelle; bref, ils en étaient à ces termes de leur liaison, lorsque une circonstance imprévue, vint publiquement expliquer la bonne harmonie qui régnait entre eux.

Un jour d'été, un matin, et longtemps après que l'heure à laquelle ils étaient accoutumés de quitter leur chambre s'était écoulée, le domestique qu'ils avaient en commun conçut, ne les voyant pas paraître, de vives inquiétudes sur leur compte. Le brave homme, habitué à la vie irrégulière de ses maîtres, avait la coutume de ne pas les attendre le soir; néanmoins, lorsqu'il arrivait chaque matin dans l'appartement, il savait aussitôt, soit par des ordres laissés au crayon, soit par des vêtements abandonnés à ses soins, si les deux amis étaient chez eux. Or, ce jour-là comme de coutume, il avait trouvé une note qui prouvait que le marquis et son ami étaient rentrés la veille. Comment expliquer alors le silence qui se faisait dans leur chambre?

En bon valet qu'il était, le serviteur alla coller son oreille à la porte, pour savoir ce qui pouvait se passer de l'autre côté; mais sa tentative fut inutile: rien ne bougeait. De plus en plus inquiet, au fur et à mesure que l'heure de la journée avançait, il prit résolûment son parti et pénétra dans la chambre sans bruit, retenant son haleine. Il arriva ainsi sur la pointe des pieds jusque auprès des deux lits, placés parallèlement dans la pièce, à deux ou trois pas de distance l'un de l'autre.

Très intrigué, il se pencha tour à tour sur les deux lits, mais il fut aussitôt tranquillisé, car il venait de voir les deux amis qui paraissaient sommeiller le plus paisiblement du monde. Tout étant pour le mieux, il se mit en mesure de se retirer comme il était entré, c'est-à-dire en observant un très grand silence, lorsque son pied vint donner contre un objet qui produisit un son métallique en retombant sur le parquet; en effet il venait de heurter une épée.

Un effroyable soupçon traversa la pensée du valet de chambre. Sans perdre une seconde, il courut à la fenêtre, tira les rideaux, pour se rendre compte de la situation avec le jour, et il put s'apercevoir en effet de l'épouvantable désordre qui régnait dans la pièce: des vêtements étaient épars, des meubles renversés, une pendule, des flambeaux, des vases, des bijoux jonchaient le parquet dans un pêle-mêle impossible à décrire; enfin, à côté de chaque lit une épée de combat, également à terre, indiquait à n'en plus douter qu'une lutte terrible, sanglante, avait eu lieu, dans la nuit, entre ces deux hommes qui, par une amère dérision de leur destinée misérable, reposaient cependant côte à côte, comme deux frères, sous le même toit.

A la vue de cette scène de carnage, un cri d'épouvante s'échappa de la poitrine du domestique; à ce cri, le marquis et Lucien, que l'on aurait pu croire morts, s'étaient dressés en même temps sur leur couche; ils étaient pâles et blêmes comme des spectres; le domestique chancela d'effroi en les voyant tous les deux, la chemise en lambeaux, la poitrine ensanglantée, criblée de blessures, le bras droit pour ainsi haché, le buste enfin n'étant plus qu'une immense plaie où de gros caillots de sang coagulé formaient de larges taches noirâtres et violacées.

Cependant, malgré toutes les souffrances qu'ils devaient endurer, malgré la fièvre, ils étaient encore debout sur leur séant, face à face, se foudroyant du regard; tombés tous deux, mais non vaincus, tant qu'il leur restait la force de se renvoyer des injures, il se défiaient avec fierté, avec audace avec vaillance. Ce fut pour eux comme un instant de suprême témérité, et pendant cette minute fugitive où s'échappa de leurs lèvres crispées un dernier cri de haine et de mort, il sembla que leur forfanterie habituelle prenait tout à coup les proportions élevées d'un grand courage.

Ils restèrent ainsi quelques secondes, se regardant toujours.

Qui sait si, dans ce regard, il n'y avait pas un mélange de haine et d'admiration.

Puis, bientôt à bout de forces, ils se turent. Tout à coup, Lucien Claveau, cédant à quelque impression douloureuse, se couvrit le visage de ses mains, s'affaissa lourdement sur son lit et fit entendre un sanglot déchirant.

A ce cri de désespoir arraché de cette âme éperdue, le marquis bondit sur son lit comme sur un ressort; un long éclat de rire strident et sinistre passa sur ses lèvres blêmies; il eut comme un mouvement de pitié, et s'écria d'une voix ferme.

—Oh! tu pleures!.... toi! Tu t'avoues donc vaincu? Et maintenant je puis donc te dire: Lucien Claveau, tu es un lâche!....

A ce mot de lâche, ce fut au tour de Claveau de bondir; mais le domestique, l'unique témoin de ce drame épouvantable, s'était approché du lit de Lucien, pour l'empêcher de se précipiter sur le marquis; d'ailleurs, tous ces mouvements, ces accès de colère et les gestes que faisaient les deux blessés, avaient fini par rouvrir les larges blessures qu'ils s'étaient faites à la poitrine, et qui, nécessairement contribuaient à diminuer leurs forces: le sang arrêté d'abord par le repos, coulait de nouveau avec abondance et descendait lentement du lit jusque sur le parquet; c'était effrayant, horrible à voir et à entendre, cette scène où deux hommes également redoutables mesuraient une dernière fois leur audace du lit où ils étaient tombés presque expirant.

—Moi, un lâche! s'écria Claveau, toujours maintenu par le domestique, moi, un lâche! Oh!.... j'ai commis beaucoup de fautes, je me suis rendu coupable de bien des folies, j'ai peut-être fait des malheureux, mais jamais bouche humaine n'a pu dire que Lucien Claveau ait été un lâche, au point de fuir devant le danger, dût la mort être certaine.... Tiens, marquis, veux-tu que je te dise toute ma pensée: eh bien! tu es un plus grand misérable que moi, car tu es incapable de tout retour vers le bien.... Il y a une minute, lorsque je te regardais, près de moi, sur ton lit, la poitrine hachée, couvert de sang et de blessures, lorsque je pensais que c'était moi qui t'avais mis dans cet état, j'oubliais mes propres souffrances qui sont aussi ton œuvre, et je te pardonnais, et je t'aimais et j'ai laissé glisser pour la première fois des larmes sur ce visage que nul, même toi, ne fera jamais trembler.... Et toi, misérable, toi, chien enragé vomi par l'enfer, tu as ris, tu as blasphémé.... Tu oses encore rire de tout ce que je te dis; tu es donc incapable de comprendre le cœur qui pouvait se repentir et pardonner?.... Soit! maintenant je te hais, je te méprise, je me sens, moi Claveau la brute, plus digne que toi, plus brave.... Ah! tu m'as traité de lâche! Eh bien! veux-tu que nous en finissions une bonne fois avec toutes ces horreurs, ce sang et ces crimes?....

—Je t'attends, car moi aussi je te hais.

—Ecoute alors! blessé comme nous le sommes tous deux, nous n'avons plus la force de tenir une épée...... Cependant, il ne faut pas que l'on nous trouve tous les deux vivants.... Nous sommes à trois pas l'un de l'autre.... As-tu la force de tenir un pistolet?

Le marquis fit un mouvement.

—Ah! je te comprends; oui, un duel au pistolet et finissons-en. Joseph, fit-il en s'adressant au domestique pâle de terreur, prends ces deux pistolets qui sont sur la cheminée, charges-les devant nous, remets-en un à chacun; tu donneras le signal. Faisons mieux, ajouta-t-il en tournant avec peine du côté de son adversaire, tirons au sort à celui qui se fera sauter la cervelle....

—Soit, répondit Claveau; Joseph tu as entendu, charge un seul pistolet.

Le domestique, effrayé de cette scène de carnage, n'avait pas fait la moindre observation. L'état de surexcitation des deux adversaires lui interdisait toute tentative de conciliation; il ne perdit pas son sang-froid cependant et eut l'air de se prêter avec complaisance à l'épouvantable résolution de ses maîtres.

Il avait déjà décroché un pistolet et avait l'air de chercher la poudre et les balles depuis un instant, lorsqu'il dit:

—La poudre et les balles sont dans la pièce à côté.

—Cours les chercher, s'écrièrent à la fois les deux blessés.

Joseph sortit. Quand il se trouva de l'autre côté de la chambre, il ferma la porte à clef, et au lieu de s'occuper de charger le pistolet il courut chez un médecin et du même élan alla prévenir deux personnes amies de Lucien et du marquis. Quelques minutes s'étaient à peine écoulées depuis le départ de Joseph, lorsque deux amis entrèrent dans la chambre des blessés suivis du médecin.

Malgré leurs récriminations, Lucien et le marquis durent se résigner; le médecin déclara que leur état exigeait les plus grands soins; on décida donc immédiatement que le marquis, le moins endommagé des deux, quitterait l'appartement à l'instant.

Lorsque de Lignano, emporté sur une civière, franchissait la porte de cette chambre qui avait été le champ de bataille de la nuit, il vociféra un adieu terrible à celui qui restait sur son lit de douleur. Celui-ci étendit son bras formidable vers lui, en lui disant:

—Va, va, chien enragé, j'aurai ta peau, je te le promets.

Tels furent leurs touchants adieux.

II

Ce qui précède n'était pourtant que le prélude, en quelque sorte, des faits tragiques que l'avenir réservait à ces deux ennemis implacables.

Malgré tous les efforts que firent les amis des deux spadassins pour tenir secrets les détails de ce duel sans témoins, trop de personnes se trouvaient dans la confidence, pour que l'attention publique, fixée sans cesse sur les combattants n'en fût pas aussitôt informée. La population tout entière était d'ailleurs sérieusement intéressée à suivre de près cette affaire et à connaître ses résultats, quels qu'ils fussent. Pouvait-elle, en effet, à l'heure où une réparation possible lui était offerte, oublier les outrages dont elle avait été victime pendant une période de plus de quinze années?

Cela n'était guère admissible.

D'un autre côté la justice qui, jusqu'alors, s'était pour ainsi dire tenue à l'écart, avait été également prévenue; tout faisait donc supposer que son œuvre allait infailliblement s'accomplir; la répression serait sévère, proportionnée aux grandes fautes qui provoquaient son intervention; enfin la société voulait être vengée et devait être.

Telle était du moins l'opinion, disons mieux, l'espoir de chacun, lorsque, presque en même temps, il se répandit le bruit que la situation des deux blessés était tellement désespérée que l'on avait cru devoir renoncer par humanité à l'accomplissement des premières formalités. Dès cet instant, les tribunaux cédèrent la place au destin, les poursuites furent remises à plus tard; bref, on abandonna l'idée de faire subir à deux hommes expirants les tourments et les préoccupations sans nombre d'un procès criminel, aussi impénétrable que l'était celui-là.

Il arriva, du reste, ce que l'on était en droit d'attendre de la part d'une population trop longtemps éprouvée. Une fois les effets de la première émotion passée, le terrible combat fut peu à peu oublié; quant aux combattants, on les croyait perdus sans retour, et cette pensée, qui ressemblait singulièrement à une espérance, entrait pour une grande part dans cette indifférence si facilement acceptée.

Donc, deux mois s'étaient écoulés depuis que le marquis et Lucien Claveau s'étaient livré le terrible combat que nous connaissons, et leur mort avait été plusieurs fois annoncée et démentie tour à tour, lorsqu'un beau jour, le marquis de Lignano fit subitement son entrée dans un café où il avait l'habitude de rencontrer avec Lucien Claveau... avant leur accident.

Cette visite inattendue produisit, on le pense bien, une très vive émotion parmi le groupe d'habitués qui s'y trouvaient ce jour-là.

Le marquis était toujours souriant, mais une pâleur extrême et une vieillesse prématurée disaient combien cet homme avait dû lutter contre la souffrance pour se trouver encore debout. Pendant sa convalescence, ses cheveux et sa barbe avaient blanchi; de plus, il portait au front une large cicatrice, encore trop apparente pour être entièrement guérie, et son bras droit semblait se mouvoir avec quelques difficultés. Enfin, son agitation nerveuse, saccadée, presque convulsive d'autrefois paraissait s'être quelque peu calmée, ce qui prouvait péremptoirement que, si la leçon n'était pas profitable, la secousse du moins avait été rude.

Le marquis avait été cordialement reçu par ses amis; les mains s'étaient tendues vers lui de tous côtés; il fut félicité, choyé et pour toute la journée il devint l'enfant gâté de la maison....Cet accueil lui fut très sensible, car il n'ignorait pas que Lucien Claveau comptait des partisans sincères, dévoués, beaucoup plus nombreux que les siens.

Mais Claveau n'ayant pas donné signe de vie, le succès était dévolu de droit au marquis, dont les petits airs de bon apôtre et de pêcheur repentant, lui conquirent bien vite la sympathie générale. Il eut le bon goût de ne pas prononcer une seule fois le nom de son adversaire, quelques âmes candides crurent même à une réconciliation possible, si Lucien en revenait jamais: mais d'autres personnes, mieux avisées peut-être, virent au contraire dans ce silence aussi obstinément gardé, une résolution littéralement opposée. La suite nous dira laquelle de ces deux opinions était la bonne.

Encouragé par cette réception amicale, le marquis revint le lendemain et les jours suivants dans le café en question; ceux de ses intimes qui ne s'étaient pas trouvés là le premier jour de son apparition, accoururent pour lui serrer la main, quelques-uns lui firent même un bout de morale; il promit d'être sage. Un grand changement s'était, en effet, opéré en lui, car il put continuer à vivre du grand air sans provoquer personne... Décidément, il était tout à fait méconnaissable. Plus que jamais il fallait s'en méfier.

Maintenant, voyons aussi rapidement que possible, ce qu'était devenu pendant tout ce temps le beau Lucien Claveau.

Plus heureux que le marquis, Lucien avait eu à ses côtés, pendant tout le temps que dura sa maladie, une femme dévouée, aimante, c'est tout dire, qui ne l'avait quitté ni jour ni nuit pour mieux lui prodiguer tous les soins que sa position réclamait......

Mais arrivé où nous en sommes de notre récit, il nous serait impossible de le continuer avec cet accent de vérité que nous avons voulu lui conserver, si nous ne faisions intervenir cette figure nouvelle qui joua un rôle très important dans le dénouement de cette sombre histoire. En ce moment, nous éprouvons une sorte de respect craintif pour parler de ce nouveau personnage; car il s'agit d'une femme, et, bien que le lien qui la rattache aux événements que nous racontons ait eu pour point de départ une faute commise, c'est à peine si nous osons parler sans trembler de cette douce et noble physionomie.

Lorsque cette femme unit sa destinée à celle de Lucien, elle était jeune et belle et portait un grand nom. Sa vie jusqu'alors avait été pure, irréprochable. Un jour le hasard voulut que Lucien Claveau, se trouvant sur sa route, vint à son secours en la débarrassant d'un malappris qui l'insultait.

Lucien était jeune et beau, on le remarqua; il était brave aussi, car en voyant insulter une femme, il ne put se contenir, et, séance tenante, il châtia l'insolent. Le lendemain il se battit; c'était sa première affaire, celle qui décida peut-être du sort qui lui était réservé; malheureusement, il fut blessé très grièvement.

(La fin à demain.)

—Mademoiselle Z..., qui a quarante ans passés, ne manque pas de parcourir chaque matin, dans le *Journal officiel,* la liste des nombreux et bizarres objets offerts à la Loterie nationale.

Une de ses amies lui demandait hier ce qu'elle y cherchait avec tant d'attention.

—Un mari, répondit-elle. C'est le seul lot que je n'y ai pas encore trouvé.