L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.

MARDI 19 NOVEMBRE 1878.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

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

FRANCE, Trudelle, mercredi, 20 novembre.
LABRADOR, Sangher, mercredi, 27 novembre.
SAINT LAURENT, Lachesnez, mercredi, 4 déc.
CANADA, Frangeul, mercredi, 11 décembre.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

Première cabine (vin compris)...... $100
Deuxième — — ...... $ 64
Troisième — — ...... $ 35

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

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

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

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

4mai—1a

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

De Brême.		De la Nlle-Orléans.
Hannover	23 Oct.	environ 27 "
Nurnberg	6 nov.	environ 8 déc
Braunschweig	20 "	environ 22 "
Frankfurt	4 déc.	environ 5 janv.

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

PRIX DU PASSAGE:

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

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

Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

N. B. Notre agent pour le Texas, M. Peter H. Erhard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont aux conditions suivantes:

De Brême à Galveston.............$42 00 en or.
Do à Indianola.............45 50 do.

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

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

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

12 jan

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 20 Nov., 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 $0

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

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

4mars—1an

STATE LINE.

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

Confort, Rapidité, Sécurité.

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

Salon, Secondes cabines et Entrepont.

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

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

24 mars—9 mois 1 2 sem

LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.

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

LIGNE RED STAR, POUR ANVERS.

Un départ de NEW-YORK et de PHILADELPHIE, alternativement, TOUS LES 15 JOURS. C'est la route la meilleure et qui coûte le moins pour toutes les parties de l'Europe centrale, l'Italie, etc. S'adresser à

PETER WRIGHT & SONS, Philadelphia,
ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet,
10 mai—9mtl2s (Nlle-Orléans.

NEW-ORLEANS SAVINGS INSTITUTION

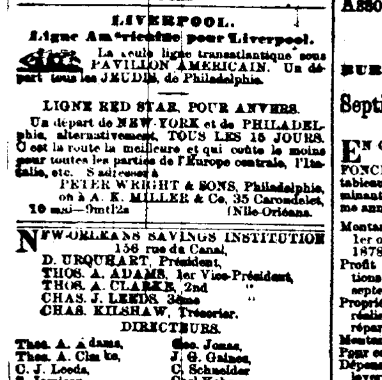
156 rue du Canal.

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



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

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

A vendre par tous les principaux droguistes.
PRESLEW & CO. propriétaires,
P. O. Box 1406 Nlle-Orléans.

27 nov 1an

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, Roatan et Utilla, partira positivement pour les ports ci-dessus le 29 novembre 1878, à 5 heures du soir, du quai devant la place Jackson.

Pour fret et passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à

S. OTERI & BRO.,
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 goélettes sur la même ligne.

3 mars—1 an.

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

A dater du 2 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue Bienville, à sept heures et demie du matin, pour Westwego, et transportera les passagers qui se rendront aux stations du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas. Il quittera Westwego à 5 heures du soir et arrivera à la Nouvelle-Orléans à 5-45 P. M.

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

Le fret reçu au même endroit, à 2 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE,
Surintendant.

4 déc—

Paquebot de la malle, pour Vicksburg Départ les SAMEDIS, à 5 h. P.M.

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

Le bateau à vapeur

NATCHEZ,
T. P. Leathers Capitaine,
J. F. Mass, Commis.

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

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

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

26sept—

Paquebot régulier de la cote et Baton-Rouge.

Deux voyages par semaine.

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

Le nouveau bateau à vapeur

ST. JOHN,
E. O. MELANÇON, capitaine.

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

Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
E. O. MELANÇON,
9 Oct.— No 32 Bienville.

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

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

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

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

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

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

P. S.—Arrêtez le jour pour déposer son fret et fait positivement comme il est indiqué plus haut.

16 juillet—1 an

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

ARRANGEMENT D'HIVER.

Le steamer

NEW CAMELIA,
partira du Lac, comme suit:

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

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

FRET.

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

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

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

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

Pour la Baie St-Louis la Passe Christian.

Le nouvel et élégant steamer

NEW CAMELIA
Capitaine WM. HANOVER,

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

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

Pour les taux de transport du fret et autres renseignements, s'adresser à

C. M. SORIA, Agent,
No. 20 de la rue de l'Union.

Les voyages annoncés ci-dessus se feront régulièrement à moins de mauvais temps ou de basses eaux

1er nov—

Association du Crédit Foncier de la Nlle-Orléans,

BUREAU, No 91 RUE BIENVILLE.

Septième état de situation annuel.

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

Montant de l'intérêt accru et payé du 1er octobre 1877 au 30 septembre 1878	2.742 84	
Profit réalisé des ventes et réparations du 1er octobre 1877 au 30 septembre 1878	662 75	
Propriété foncière. Montant de revenu réalisé au-dessus du coût des taxes, réparations, etc.	153 48	
Montant de la commission	196 11	
Pour couvrir les dépenses générales	445 10	
Dépenses générales, taxes, loyers, etc.	3,850 10	
Escompte sur billets payés avant maturité	350 18	
	4.200 28	4.200 28

ACTIF.

Billets payables mensuellement garantis par hypothèques avec lien du vendeur	18.521 69	
Propriété foncière	14,356 76	
Argent comptant—en banque	2,832 91	
do en monnaie courante des E. U. 431 14½	3264 05½	
Installations, etc	500 00	
Divers créanciers	1,143 85	
Profits et pertes	6.875 91	44,662 26½

PASSIF.

Actions payées en plein	38,000 00	
Scrips	2,170 90	
Dividende non payé déclaré le 30 sept. 1873	59 05	
Capital réservé	1,234 06½	
Capital produit par collectes de souscriptions nouvelles	1,018 00	
Surplus des assessments	2,191 15	44,662 26½

Nous, les soussignés, jurons solennellement que l'état de situation ci-dessus est un exact et correct extrait des livres de cette Association.

A. SAULET,
Président.

G. H. NORMAN,
Secrétaire.

Fait pardevant moi, ce 18 jour d'octobre A. D. 1878.

G. LA GARDEUR JR,
19 oct—1mlfps Notaire.

CHEMINS DE FER.

Grande Route de Jackson.

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

LE TEMPS LE PLUS RAPIDE 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
Way No 3—7 h. A. M.	Way 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, COLUMBUS, O., 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 QUICKEST TIME EAST.

Trains will leave and arrive at the Calliope Street Depot, on and after November 10 1878, at 6 p. m. as follows:—

LEAVE.	ARRIVE
Express No 1. 6:00 p. m	Express No 2. 10:15 a. m
Way No 3.....7:00 a. m	Way No 4... 8:00 p. m

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

PULLMAN PALACE SLEEPING CARS —THOUGH TO—

LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS, O., 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 Commons.

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

Avis spécial.

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

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

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

A ces trains de fret sera joint chaque fois un wagon pour passagers.

3 août—

The Great Piedmont Air Line.

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

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

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

3 juillet—

ASSURANCES.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-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	$694,652 72	
Sur risques de mer	20,645 79	
Sur risques de rivières	24,051 91	
Total des primes		$679,353 42
En moins, primes non expirées		117,841 00
Montant net des primes le 31 mai 1878		$561,512 42
Pertes payées—		
Sur risques de feu	$65,427 89	
Sur risques de mer	12,445 69	
Sur risques de rivières	10,364 92	
Taxes, dépenses et intérêt payés	35,317 52	
Ré-assurances et primes remboursées	13,313 67	136,799 68
Bénéfices		$126 712 74

L'actif de la compagnie est comme suit:

Propriétés foncières	$306,054 86
Bons de la ville et bons hypothécaires	65,100 58
Actions de banques, des Water-Works et autres actions	196,376 40
Billets garantis par hypothèques	188,501 65
Billets reposant sur nantissements	69,570 62
Effets à recevoir	81,811 67
Primes en voie de recouvrement	42,457 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
Scrips de la ville	5,879 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.

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

JAMES FAHEY,
Notaire.

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

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

Directeurs:

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

11 juin—

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé..............$500,000

VINGT-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	$253,685 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		$ 94 275 00
Primes brutes		$519,644 67
Moins—Risques non terminés, 1877	$104.741 00	
Primes remboursées	16.445 78	$121 186 78
Primes nettes		$398,457 89
Pertes, etc., payées pendant la même période—		
Sur les risques de feu	$ 93,406 56	
Sur les risques de rivières	19,186 02	
Sur les risques de mer	20,643 91	
	$133,235 49	
Pertes non ajustées	36,000 00	
	$169,235 49	
A ajouter—Ré-assurances	$ 44,797 29	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock	50,279 11	
Fonds de réserve	10,000 00	
Intérêt sur capital	49,562 41	
	$322,874 39	
Moins escompte et intérêt	29.075 68	
		$293,798 62
Profit net		$104,659 27

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

Actions et Bons	$306,929 00
Prêts sur hypothèque	9,192 83
Prêts sur garantie	96,040 69
Billets à recevoir	11,556 35
Propriétés foncières	25,000 00
Primes en voie de collection	52,435 40
Argent en caisse	156,452 72
Total de l'actif	$658,668 89

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, a payé dix pour cent d'intérêt aux actionnaires, a résolu de payer un dividende en argent de 5 pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir de lundi, 28 janvier 1878.

—DIRECTEURS—

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

20 janv—

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

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

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

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

DIRECTEURS:

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

ASSURANCES.

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

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$622,921 02	
Marine Premiums	24,233 42	
River Premiums	22,246 04	
Total Premiums		$660,750 46
Less—Premiums on expired risks	$ 93,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurances	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums		$541,768 73
Add interest and salvage		41,833 54
		$583,592 26
Deduct—		
Fire losses	$63,417 85	
Mar. losses	17,733 00	
River losses	12,280 85	$93,460 70
Rebate on 15 per cent.	46,499 04	
General expenses	34,214 45	
State and city taxes and licenses	10,242 70	
Board of Underwriters	6,750 55	194,176 45
Profit for the year 1877		$189,415 84
Deduct—		
Profit and loss		58,606 26
Dividend, Ja. 1877	50,000 00	
Dividend of December 31, 1877	25,000 00	80,000 00
Balance		309 56	189,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$ 86,066 76	
Real Estate	112,373 13	
United States Gold Bonds, New Orleans City Bonds, Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company 1st mortgage bonds, Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols	195,390 48	
Bills receivable for premiums	11,489 36	
First mortgage notes and pledge notes	166,563 84	
Premiums in course of collection	70,210 94	619,996 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. LARSCHE,
Third Justice of the Peace.

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

J. W. HINCKS, Secretary.
New Orleans, January 16, 1878.

DIRECTORS:

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

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

New Orleans, May 22 1878.

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

Fire premiums	$180,751 16	
Marine premiums	36,729 15	
River premiums	82,136 50	
	$299,616 81	
Earned premiums, less reinsurance and return premiums		$228,981 32
Losses paid and estimated, say:		
Fire losses	$44,424 27	
Marine losses	12,199 00	
River losses	40,635 96	
		97,259 23
		$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc.	$59,291 28	
Less rents, salvage, savings, etc	$1,629 80	
		37,661 48
Gross profits		$94,010 61
The company have the following assets:		
Bills receivable	$39,988 67	
Loans on bonds and mortgage	44,707 89	
		$84,696 47
Loans on call	$70,315 35	
Cash	63,126 62	
		133,441 97
City bonds		83 117 20
Bank and other stocks		50,186 63
Real estate		112,176 91
Premiums in course of collection and suspense account		33 992 19
		$506,611 37

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

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

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

ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

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

TRUSTEES:

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

24 mai— Jno. M. Parker

LEON QUEYROUZE OSCAR

QUEYROUZE & BOIS

MARCHANDS EN GROS DE GROCERIES, VINS, LIQUEURS,

—ET—

Toutes sortes de Produits de l'Ouest,

Aux magasins bleus,

Coin Vieille-Levée et Bienville,

18 juil 78—1 an. Nlle Orléans

Argent à prêter

SUR diamants, bijoux, montres, argenterie, pianos, glaces et toute espèce de meubles, en grandes et en petites sommes, à un intérêt aussi modique que celui d'aucune institution de cette ville.

Bureau de prêts de HART,
Au No 42 de la rue Baronne,
MAURICE J. HART,
19 fev—1an Directeur

Avis aux Contribuables.

LE soussigné se charge de payer toutes les taxes arriérées ou courantes, soit de ville ou d'Etat, à un escompte très avantageux pour les contribuables. Il règlera également toutes les dettes d'Etat à un escompte du ... Il se charge de faire un relevé exact de toutes les ... payées par les propriétaires dont les terres sont affectées aux réclamations du ... d'Etat.

JOHN T. DUFOUR,
Passage de la Bourse.

56.

ASSURANCES.

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(Établie en 1805).

Primes de feu	$622,921 02	
Primes maritimes	24,233 42	
Primes de rivière	22,246 04	
Total des primes		$660,750 46
Moins primes sur risques non expirés	$ 93,057 66	
Primes remboursées	12,190 18	
Ré-assurances	20,742 89	118,990 73
Primes nettes		$541,768 73
A ajouter: Intérêt et sauvetage		41,833 54
		$583,592 26
A déduire:		
Pertes par le feu	$63,417 85	
Pertes maritimes	17,733 00	
Pertes de rivières	12,280 85	$93,460 70
Réduction (rabais) 15 0/0	46,499 04	
Dépenses générales	34,214 45	
Taxes et licences d'Etat et de ville	10,242 70	
Board of underwriters	6,750 55	$194,176 45
Profits pour l'année 1877		189 415 84
A déduire:		
Profits et pertes	$ 58,606 26	
Dividende, 30 Juin 1877	55,000 00	
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00	80,000 00
Balance		309 56	$189,415 84

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

Argent en Banque	$ 86,066 76	
Propriétés foncières	112,373 13	
Gold Bonds des Etats Unis, N. O. City R. R. Co, Jackson & G. N. R. R. Co, bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurance, et consols de l'Etat de la Louisiane	195,390 48	
Billets à recevoir (pour primes)	11,489 36	
Billets de première hypothèque, billets avec garantie	166,563 84	
Primes en voie de collection	70,210 94	$619,996 46

L'état et 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 A. D. 1878.

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

Merchants' Mutual Insurance Company OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year:

On Fire Risks	$634,656 72	
On Marine Risks	20,645 79	
On River Risks	24,051 91	
Total Premiums		$679,353 42
Less Unearned Premiums		117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878		$561,512 42
Losses Paid—		
On Fire Risks	$65,427 89	
On Marine Risks	12,445 69	
On River Risks	10,364 92	
Taxes and expenses less interest	35,317 52	
Re-insurances and Return Premiums	13,313 67	136,799 68
Profit		$426,712 74

The Company have the following assets:

Real Estate	$306,054 86
City Bonds and Mortgage Bonds	65,100 58
Bank, Water Works and other stocks	196,376 40
Notes secured by mortgage	188,501 65
Notes secured by pledge	69,570 62
Bills receivable	81,811 67
Premiums in course of collection	42,457 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrips	5,879 39
Cash on hand	81,551 35
	$1,077,613 59

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

PAUL FOURCHY,
President.

G. W. NOTT, Secretary.

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

Sworn to and subscribed before me the 10th day of June 1878.

JAMES FAHEY, Notary Public.

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

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

Directors.

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

June 11—

J. VERGNOLE,

66..............Rue Decatur..............66

—IMPORTATEUR DE—

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

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

BITTER DES ARABES

Supérieur à tout autre.

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

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

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LIMET, Pub[illegible]

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $14; half-yearly, $7; quarterly, $3 50.

Price of the paper—Single copies, Five cents

Weekly—Per annum, $6; half-yearly, $3 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, Nov. 20, at 8 A. M.

Insurance on cargo by this line 1½ 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,
mar1—1y 1 Carondelet Street

TÉLÉGRAPHE D'ALARME.

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

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

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

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

Les boîtes désignées par une étoile sont automatiques.

5 Coin Harmonie et Levée.
6 Coin Washington et Chippewa.
7 Marché Neuvième.
8 Coin Carondelet et Huitième.
9 Coin Prytania et Neuvième.
12 Coin Magnolia et Washington.
*13 Coin Sixième et St-Denis.
*14 Pompe No. 22, rue Tchoupitoulas près Philip.
15 Pompe No. 23, rue Washington près Magazine.
16 Compagnie Lafayette No. 1, rue Jackson, entre St-Thomas et Rousseau.
17 Coin Live Oak et Première.
18 Coin Magasin et St-André.
19 Coin Rousseau et Ste-Marie.
21 Coin St-Charles et Première.
23 Coin Dryades et St-André.
*24 Marché Keller, rue Locust, entre Félicité et St-Andrew.
25 Coin Jackson et Coliseum.
26 Coin Jackson et Liberté.
27 Coin Seconde et Dryades.
29 Coin Market et Levée.
31 Coin Henderson et Levée.
32 Pompe No. 12, rue Tchoupitoulas, entre Race et Orange.
34 Pompe No. 1, rue Hunter, entre Peters et Tchoupitoulas.
35 Coin Market et Chippewa.
36 Station de Police du 2nd Precinct, coin Terpsichore et Chippewa.
37 Coin Race et Magasins.
38 Coin Melpomène et Camp.
41 Station de Chevaux, rue St-Charles, près Félicity Road.
42 Pompe No. 20, rue Thalia, entre Dryades et Baronne.
43 Coin Franklin et Terpsichore.
47 Coin Gaiennié et Nouvelle-Levée.
*48 Pompe No. 6, coin Commerce et St-Joseph.
51 Coin Constance et Erato.
52 Coin Camp et St-Joseph.
53 Pompe No. 18, rue Calliope, entre St-Charles et Carondelet.
54 Coin Nouveau Bassin et Triton Walk.
56 Coin Howard et Clio.
57 Coin Magnolia et Erato.
61 Coin Erato et Franklin.
65 Coin Julia et Levée.
*71 Pied de la rue Julie.
72 Coin Canal et Levée.
73 Coin Magasins et Girod.
*74 Coin Natchez et Tchoupitoulas.
*81 Coin Canal et Camp.
82 Pompe No. 5 et à l'Hotel de ville
83 Pompe No. 13. No. 12 rue Perdido
84 Coin Carondelet et Commune.
121 Coin Remparts et Canal.
*123 Coin Remparts et Poydras.
*124 Pompe No 14, rue Commune, entre Liberty et Howard.
*125 Workhouse, rue Girod.
*126 Coin Commune et Rocheblave.
*127 Coin Claiborne et Poydras.
141 Coin Bienville et Vieille-Levée.
142 Coin St-Louis et Royale.
143 Pompe No. 7, rue Dauphine, entre Douane et Bienville.
145 Coin Bourgogne et Toulouse.
146 Pelican H. & L. No. 4, rue du Bassin, près Conti.
151 Canal et Robertson, Wood's Press.
*152 Coin Bienville et Johnson.
*153 Coin Derbigny et Conti.
214 Coin Vieille-Levée et St-Philippe.
215 Station de Police, Place Jackson.
216 Coin Hôpital et Dauphine.
*217 Pompe No. 10, rue Dumaine, entre Remparts et St-Claude.
231 Coin Tremé et Esplanade.
232 Coin Remparts et Quartier.
234 Marché Tremé et Prison de paroisse.
235 Pompe No. 21, rue Claiborne, coin St-Pierre.
236 Coin Chemin du Bayou et Claiborne.
*241 Pompe No 8, Chemin du Bayou, coin Galvez.
*242 Coin St-Anne et Miro.
243 Stern's Factory, Français et Broad.
252 Hook & Ladder No. 3, coin Marigny et Peters.
253 Pompe No. 9, rue Esplanade, entre Decatur et Français.
254 Pompe No 8, rue Victoire.
312 Station de Police, rue Champs-Elysées.
313 Coin Bagatelle et Esplanade.
314 Coin Bons-Enfants et St-Antoine.
315 Coin Bons-Enfants et Champs-Elysées.
316 Coin Claiborne et St-Bernard.
412 Coin Laharpe et White, R. R. Depot.
413 Coin Amour et Espagne.
*414 Coin Poète et Urquhart.
*415 Coin Mandeville et Claiborne.
513 Levée 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 suivent la rue de ce nom jusqu'au dépôt établi dans la rue Toledano, et la ligne Magazine continuant à remonter la rue du Camp jusqu'à la rue Magazine, et longeant celle-ci jusqu'à la rue St-Joseph. Il y a un changement de cars dans la rue 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 et où ont lieu les Expositions de l'Etat de la Louisiane et où la Louisiana Jockey Club a établi un champ de course. De l'autre côté du Bayou, la voie qui conduit au Half-way House longe le City Park dont les chênes séculaires forment une épaisse forêt.

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

Ligne de la rue Annonciation

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

Ligne Tchoupitoulas.

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

Lignes de la rue St. Charles.

Ces lignes comprennent deux routes dont la station de départ est au pied de la rue St. Charles, près de sa jonction avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli d'où elles gagnent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrivée située rue Huitième. Les *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 *Dryade cars*, par les rues Huitième, St. Denis, Dryades, St. Andrew, Remparts et Canal.

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

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

Station de départ: Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. 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 street" partent également du pied de la rue Canal qu'ils suivent jusqu'à la rue des Remparts. Ils remontent ensuite cette dernière rue jusqu'à Commune, et Commune jusqu'à la station située entre Tonti et Rocheblave. Ils reviennent par Commune, Bassin et Canal.

Ligne de la rue Girod.

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

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

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

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

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

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

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

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

Upper Magazine Line.

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

Chemin de fer de Pontchartrain.

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

FEUILLETON.

5 nov—11

L'IDÉE DE JEAN TÊTEROL.

Par Victor Cherbulier.

DEUXIÈME PARTIE.

VIII—Suite.

Il faisait le plus beau temps du monde; le ciel était sans nuages, comme s'il avait voulu faire sa toilette pour la fête qui se préparait. M. Têterol comptait les minutes avec une impatience fiévreuse. Il allait et venait dans son salon, et tantôt jouait avec ses mains, tantôt regardait la porte par laquelle allait entrer ce qu'il avait de plus cher, de plus précieux, avant ou après ses écus. Sur ce point, il évitait de se prononcer; il y a des questions délicates qu'il est bon de ne pas soulever.

Il entendit enfin la grille s'ouvrir et bientôt le sable de sa cour crier sous les roues d'un tilbury. Il pensa un moment à descendre précipitamment l'escalier pour embrasser plus vite le prince de Galles. Il se ravisa, craignant de compromettre la majesté paternelle, qui doit toujours être inviolable. Debout, immobile, il retenait son haleine. L'instant d'après, un jeune homme svelte, mince, aux épaules bien dégagées, le visage un peu pâle, l'œil enfoncé et plein de flammes, s'élançait à son cou. Il le serra dans ses bras, et tour à tour il l'éloignait ou le rapprochait de lui, pour le regarder ou l'embrasser de nouveau. Puis il l'entraîna devant une glace, et lui dit:—Nous nous ressemblons bien peu, mon prince. Croirait-on que c'est ceci qui a fait cela? —Après quoi il le conduisit dans la salle à manger, où l'attendait un succulent déjeuner, auquel lui-même s'abstint de prendre part. Fidèle à ses vieilles habitudes de sobriété, il ne faisait qu'un repas par jour, prenait un potage à neuf heures et allait ainsi jusqu'au soir. Il s'assit en face de Lionel, s'accouda sur la table, le regarda manger, en l'accablant de questions. Il lui demanda coup sur coup s'il avait bien dormi en wagon, s'il avait eu de l'émotion en apercevant pour la première fois le clocher de Saligneux, s'il savait l'allemand aussi bien que l'anglais, s'il était vrai que Londres et Berlin fussent bâtis en briques, s'il fallait croire, comme on le prétendait, que la verdure fût plus verte en Angleterre qu'ailleurs et que le roi de Prusse ne quittât jamais son casque, combien il y avait d'auditeurs au conseil d'état, quel était le traitement des auditeurs de première classe, des maîtres des requêtes, des conseillers et des présidents de sections. Il ne tarissait pas dans son interrogatoire, et, braquant sur le jeune homme un œil gris qui par instants semblait noir, il buvait ses réponses. A la vérité, il les écoutait comme on écoute un opéra dont la musique intéresse plus que les paroles. L'essentiel pour lui était d'entendre la voix de son prince, qui l'avait claire, d'un beau timbre. Il disait:—Comme il parle bien! quels succès de tribune il aura un jour!

Aussitôt que Lionel se fut désaltéré et restauré en mettant les morceaux doubles pour être plutôt libre de satisfaire les innombrables curiosités de son père, celui-ci l'emmena dans l'appartement qu'il avait préparé pour lui de ses mains et garni de mille colifichets avec autant de soin qu'en peut prendre un amant bien épris qui met sa maîtresse dans ses meubles.

—Y en a-t-il assez? lui dit-il en haussant les épaules et promenant ses yeux en cercle au milieu de la chambre. Au diable si je sais à quoi tout cela te servira; mais Pointal prétend que tu as du goût pour les brimborions. Grand bien te fasse!.... Tiens, voilà deux brosses à ongles, autant que tu as de mains. Est-ce suffisant? Je n'ai jamais compris qu'on se brossât les ongles; mais enfin... Et regarde un peu, ces rideaux Daghestan, que j'ai fait venir des magasins du Louvre, te plaisent-ils? C'est de la haute nouveauté; tu vois que je ne te refuse rien. Il y en a six, et ils me reviennent à quarante francs pièce, sans parler des embrasses, qui coûtent cinq francs quatre-vingt-dix centimes, et des petits rideaux blancs en mousseline suisse à un franc dix sous le mètre. Tu n'as qu'à faire le compte.... Et puis, Dieu me pardonne! voilà une cave à liqueurs, voilà des caisses de cigares, et voici de l'eau de Cologne qui vient de Cologne, du pur Farina. Ménage-la; quand il n'y en aura plus, il n'y en aura plus.... Ah ça! si tu as un bout de toilette à faire, dépêche-toi, car il faut que je te mène voir mon jardin.

Lionel s'habilla aussi vite qu'il avait déjeuné et s'empressa de rejoindre son père, qui l'attendait, son chapeau à larges bords sur la tête, son éternel bâton de houx à la main. Alors on commença le tour du propriétaire.

M. Têterol avait donné ses ordres pour que tout fût propre, époussetté, écuré. Fraîchement fourbi, luisant, pour qu'il n'y eût pas une feuille sèche dans le gazon, ni un crottin dans les allées, ni une tache de rouille sur les ferrures des portes. Il voulait éblouir son prince, il entendait que sa gloire se mirât dans l'enthousiasme de son héritier. On visita d'abord l'écurie, les étables, le grenier à foin, la laiterie, où l'on fit une étude approfondie de barattes nouveau modèle, infiniment supérieures à toutes les barattes connues jusqu'à ce jour. On examina ensuite la basse-cour et la porcherie; on passa en revue les hangars, les auges, les abreuvoirs, les jars et les oies, les canes et les canetons, les coqs dorkings et cochinchinois, les verrats, les truies nourrices et tous leurs petits gorets aux queues en tire-bouchon. De là on arriva dans le jardin fruitier, d'où l'on se rendit dans le potager. Il fallut tout voir, tout admirer dans le plus grand détail, depuis les espaliers jusqu'aux plants d'asperges, depuis les melonnières jusqu'aux ciboulettes et aux échalotes, et Lionel fut mis en demeure de confesser qu'aucun des pays qu'il avait visités ne produisait des échalotes et des ciboulettes comparables à celles de la Maison-Blanche.

On se disposa ensuite à faire la grande tournée des fermes, on y employa toute l'après-midi. M. Têterol s'arrêtait devant chaque pièce de terre, expliquait par le menu quand et comment il l'avait acquise, à quel prix il l'avait achetée, dans quel état il l'avait trouvée, par quels moyens il en avait augmenté le rendement, par quelles améliorations nouvelles il l'augmenterait encore. Solennel, majestueux, il récitait toutes ces histoires sur le ton épique, il empruntait la trompette de Clio. C'était Alexandre racontant la Granique, Arbelles, la Sogdiane conquise après la Perse, et l'Inde après la Bactriane, Persépolis détruite, Alexandrie sortant de terre sur un ordre tombé de sa royale bouche, qui n'avait qu'un mot à dire pour faire paraître ou disparaître des empires.

En terminant ses explications, il poussait Lionel du coude et lui disait:—Qu'en penses-tu?

Lionel pensait ce qu'il avait toujours pensé, à savoir que son père était un homme fort remarquable, qu'il s'entendait à toutes choses, même à celles qu'il ignorait, qu'il y avait en lui un instinct qui suppléait à l'étude et qui tenait du génie. Le jeune homme prêtait une oreille attentive et respectueuse à l'éloquence paternelle, il s'inclinait en signe d'approbation, il admirait; mais son admiration n'était pas de l'enthousiasme, et c'était de l'enthousiasme qu'on lui demandait. Un nuage passa sur le front et sur la joie de M. Têterol; son triomphe n'était pas aussi éclatant qu'il l'avait espéré; son héritier ne se récriait point, ne trépignait pas, n'entrait pas en délire. Peu à peu l'exigeant vieillard parla moins; un sourd mécontentement s'amassa en lui et n'attendit plus que l'occasion d'éclater.

Le père et le fils, remontant la Limourde, arrivèrent au bord d'un fossé d'irrigation tapissé par endroit de nénufars, qui étalaient à la surface de l'eau leurs feuilles nageantes, leurs corolles d'une blancheur virginale et l'or éclatant de leurs étamines.

—Oh! les admirables fleurs! s'écria Lionel.

Cette fois son admiration avait l'accent de l'enthousiasme. La figure de M. Têterol se contracta, ses sourcils se joignant dessinèrent un angle aigu, et il plissa les coins de sa bouche, comme un homme qui vient d'avaler un fruit sûr.

—Saurais-tu me dire à quoi servent ces admirables fleurs? demanda-t-il à son fils.

—A rien, que je sache. Ce qui est beau n'a pas besoin d'être utile.

—Quelle morale! où trouve-t-on de pareils principes? Moi, je n'aime que les fleurs qui servent à quelque chose.

—La fleur du navet, par exemple?

—Oui, monsieur, la fleur du navet, répondit M. Têterol, qui appelait son fils monsieur quand il était en délicatesse avec lui. Elle n'a pas le bonheur de te plaire?

—Je lui accorde le bénéfice des circonstances atténuantes; mais je t'assure que ces nénufars....

—Nénufar toi-même, interrompit M. Têterol avec un peu d'aigreur.—Et, selon sa méthode ordinaire, ramenant tout à l'idée qu'il roulait dans sa tête, sans prendre la peine de ménager les transitions, il ajouta:—Que les jeunes gens d'aujourd'hui sont heureux! La fortune, les douceurs de la vie, tout leur vient en dormant. C'est à leur père de s'escrimer des pieds et des mains. Travaille, bonhomme, évertue-toi, mets-toi en quatre. On ne te dira pas même un merci.

—A qui en as-tu, mon bon père? lui demanda Lionel, fort étonné.

—J'en ai.... Je me suis aperçu tout à l'heure que mes histoires t'ennuyaient.

—Elles m'intéressent beaucoup. Mon humble avis est que le propriétaire de la Maison-Blanche est un homme qui s'entend à administrer ses terres autant qu'à bâtir des maisons, et je t'assure que j'admire infiniment....

—Mes nénufars. C'est la grâce que tu me fais.

—Je ne les regarderai plus, repartit le jeune homme en souriant, et, s'étant emparé des mains de son père, il s'écria: —J'admire beaucoup plus que tous les nénufars du monde ces deux mains qui ont gagné de glorieuses batailles.

Et il les porta respectueusement à ses lèvres. Ces paroles et ce geste calmèrent l'irritation de M. Têterol, dont le front se dérida. On se remit en marche, et après avoir gravi une éminence, on s'était dans l'herbe à la lisière d'une chênaie. De cet endroit le regard plongeait sur le château de Saligneux, sur sa terrasse et sa pelouse, sur les arbres de haute futaie et les superbes massifs de verdure qui l'encadraient. M. Têterol, qui transpirait facilement, avait tiré un mouchoir de sa poche et épongeait le visage. Lionel contemplait le château, dont l'architecture coquette et les entours le ravissaient, mais il n'avait garde d'en rien témoigner, averti par l'expérience qu'il venait de faire.

—Ne te gêne pas, lui dit tout à coup son père. Conviens que tu donnerais dix Maisons-Blanches pour cette gentilhommière, pour cette bonbonnière à hobereau.

—Point du tout, répondit Lionel, qui n'avait rien gagné à imiter de Conrart le silence prudent. La Maison-Blanche est sans doute bien plus confortable, bien plus commode à l'user, et on me ferait cadeau de ce vieux castel, je ne saurais pas qu'en faire.

—Voilà pourtant dix minutes que tu le manges des yeux.

—Je le mange, c'est une façon de parler. J'ai du plaisir à le voir, je ne me soucie pas de l'avoir.

—En vérité?...... Eh bien! moi, je n'aime à voir que ce que j'ai. Et d'ailleurs, tu as beau dire, ce château, ce parc, ces grands arbres, sont jolis, et tu veux, mais je ne trouve pas que la vue en soit agréable. Ne te semble-t-il pas qu'il y a quelque chose qui les gâte? Regarde bien.

—Vraiment, j'ai beau regarder....

—Je te répète qu'il y a quelque chose qui les gâte.

—Quoi donc?

—Les hypothèques.

Lionel ne put s'empêcher de rire.—Les hypothèques, cela ne se voit pas, répondit-il, ou du moins je n'ai pas le don de les apercevoir.

—Moi, monsieur, je les vois, repartit M. Têterol. C'est en quoi nous différons.

Lionel s'inclina.

—Le baron de Saligneux est donc mal dans ses affaires? demanda-t-il.

—Il serait mal dans ses affaires, s'il en avait. Est-ce que ces gens-là ont des affaires?

—Quel homme est-ce que le baron?

—Un fou. Il a une fille qui a dû bon sens; c'est à sa mère qu'elle a dû le prendre.......Mais je te crois capable d'aimer les fous.

—Je ne les déteste pas. Leurs inventions sont quelquefois réjouissantes, et sans eux le monde serait un peu monotone.

—Ils ont cela de bon, répliqua en ricanant M. Têterol, que leurs extravagances sont le patrimoine des gens sensés. Celui-ci a rendu à la société le précieux service de faire rentrer les immeubles de ses ancêtres dans la circulation; c'est un bon point à lui marquer, et s'il n'était un hobereau...... Aimes-tu les hobereaux, par hasard?

—Cela dépend.

—Cela dépend de quoi?

—De ce qu'ils sont. Tant vaut l'homme, tant vaut le personnage.

—Ta! ta! sornettes que cela! Tu es donc un réactionnaire? Tu ne crois pas aux principes de 89 et à l'égalité des hommes?

—Si les hommes sont égaux, pourquoi veux-tu pas que tel baron vaille autant pour le moins que tel valet de ferme?

—Voilà bien mes docteurs en droits. Tu te paies de sophismes; il n'y a rien qui fausse un esprit comme l'avocasserie. Je te dis, moi, que je les hais tous, tes hobereaux. Ma parole! je comprends qu'on ait eu jadis du plaisir à les guillotiner. N'est-ce pas une pitié de voir des gens gueux comme des rats, qui font le gros dos? Pourquoi? parce qu'ils ont de la naissance. Est-ce que je ne suis pas né, moi aussi?.. Tu me fais de la peine, je te croyais libéral.

—Je le suis de toute mon âme. Vivre et laisser vivre les autres, même les hommes et les idées qu'on n'aime pas, voilà le fond du libéralisme. Aussi je ne guillotinerai jamais personne.

—Ce n'est pas la question, repartit M. Têterol, qui avait une singulière façon de discuter. Pourrais-tu me dire à quoi il est utile, ce baron, et ce qui lui mérite les grands coups de chapeau que chacun lui tire, quand il traverse Saligneux? Et pourtant chacun le sait ruiné ou à peu près.

—Voilà précisément à quoi il sert, répondit Lionel. J'estime qu'il rend service aux gens de ce pays en les accoutumant à respecter autre chose que la richesse.

Ce mot imprudent produisit un effet désastreux. M. Têterol jeta un regard terrible à son fils.—Ah! monsieur méprise la richesse! s'écria-t-il. A merveille! monsieur vit en fils de famille, il mène grand train, il fait des études fort dispendieuses, il voyage en Angleterre, en Allemagne; il monte à cheval, il va au théâtre, il ne se refuse rien. Il est fort heureux pour monsieur que son père ait des millions, car cela revient fort cher, un prince de Galles. Monsieur jouit des millions de son père, et il se donne l'air de les mépriser. Tu conviendras que c'est s'accorder tous les plaisirs à la fois.

—Je ne méprise pas tes millions, Dieu m'en garde! répondit Lionel en s'efforçant de sourire pour dissimuler le chagrin que lui causait la brutale apostrophe de son père; mais il ne faut pas me demander de les respecter.

—Parfait, de mieux en mieux. Ah! tu ne respectes pas ton père!

—Je le respecte beaucoup, non parce qu'il est riche, mais parce qu'il est pour moi le type de l'honneur, de la probité et du travail, reprit-il d'une voix caressante. Quant à la liste civile qu'il veut bien servir à son prince de Galles, je lui en suis fort reconnaissant, mais je t'assure que je saurais m'en passer.

—Je voudrais t'y voir, dit M. Têterol en se pâmant de rire. Eh! monsieur, que deviendrais-tu sans moi? Oh! la belle invention, la bonne plaisanterie! Ma parole, tu es aussi fou que ton bon ami le hobereau.

—Assurément, car je suis autant que lui entêté de ma naissance. Je suis fier de m'appeler Têterol, fier de porter le nom d'un homme qui est le fils de ses œuvres, d'un homme de rien qui est devenu quelque chose. Guillotine-moi, je suis un aristocrate.

—Eh! oui, nous sommes des plébéiens, s'écria M. Têterol désarmé par cette cajolerie, et j'en fais gloire. Je suis du peuple, moi, et j'aime le peuple parce que j'en suis.

Il allait s'espacer sur ce sujet, il n'eut pas le temps d'en dire plus long, il venait d'entendre un bruit suspect dans la chênaie. Il remit précipitamment son chapeau sur sa tête, se leva, prêta l'oreille, puis se coula dans un fourré, et l'instant d'après il courait à toutes jambes, en criant:—Arrête, ou tu es un homme mort.—Lionel le suivit et l'aperçut de loin happant au collet un fuyard. C'était un pauvre diable qui était venu faire dans le bois une cueillette de champignons. Pris en flagrant délit, il avait abandonné son butin et gagné le large; mais on n'échappait pas à M. Têterol, qui, ayant saisi son homme à la gorge, le secouait comme on secoue un prunier pour en faire tomber les prunes. En arrivant sur le théâtre de la lutte, Lionel trouva l'un des combattants hors de combat et son père occupé d'étrangler ce pauvre peuple qu'il aimait tant, parce qu'il en était.

—Misérable, je te tiens enfin! s'écriait M. Têterol. Tu aimes mieux voler que de travailler. T'imagines-tu que j'ai sué pendant cinquante ans pour que des gueux de ton espèce viennent me manger la laine sur le dos? Je te guettais depuis longtemps, ton affaire est faite.

Le maraudeur profita du peu de souffle qui lui restait pour expliquer qu'il avait eu les fièvres, qu'il était hors d'état de travailler et qu'il n'avait pas cru mal faire en venant ramasser quelques champignons.

—A qui sont-ils, mes champignons? répliqua M. Têterol avec un redoublement de fureur. A qui est ce bois? A qui est le mur que tu as enjambé pour amener ici ta sale personne? Je t'apprendrai à respecter mes champignons, mes bois, mes murs.

Et il le secouait de plus belle. Le pauvre diable n'en pouvait plus, les yeux lui sortaient de la tête. Il n'avait pas menti, assurément il avait eu les fièvres, son corps débile, son air souffreteux, ses joues hâves, flétries, aussi misérables que la souquenille en loques dont il était vêtu, en faisaient foi. Avec cela, le poignet de fer qui le tenait sans lui laisser un instant de relâche lui inspirait une frayeur extrême; il se croyait aux prises avec la justice éternelle, il croyait entendre la trompette du jugement dernier. Il fit pitié à Lionel, qui dit à son père

(*A continuer.*)

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