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

NOUVELLE-ORLÉANS.
MARDI 26 NOVEMBRE 1878.

VAPEURS.

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 no 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, Delord, mercredi, 18 décembre.

Prix du passage (en or) pour le Havre:
Première cabine (vin compris)..........$100
Deuxième — ....$
Troisième — ....$

Billets aller et retour à prix réduits.

Passage d'entrepont avec ameublement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $35 en sus pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.

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

L. GRAND, Agent,
Gallier Court, No 2,
4mai—1an Nouvelle-Orléans.

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

	De Brême.	De la Nlle-Orléans.
Hannover	23 Oct.	environ 1 déc.
Nurnberg	6 nov.	environ 9 déc.
Braunschweig	20 "	environ 23 "
Frankfurt	4 déc.	environ 5 janv.

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

PRIX DU PASSAGE:

De Brême, Southampton ou le Hâvre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre....$150 en or. | Entrepont....$36, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Hâvre ou Brême:
Chambre...$150 en or. | Entrepont...$45, en or.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre....$35 en or. | Entrepont...$15, en or.
Pour les enfants au-dessous de 10 ans, moitié prix.
Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

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

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

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

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

Pour New-York directement.

Ligne des steamers Cromwell entre New-York et la Nouvelle-Orléans.

CETTE LIGNE SE COMPOSE des steamers suivants:
KNICKERBOCKER,
NEW ORLEANS,
HUDSON,
CORTES.

Le steamer HUDSON, E. V. Gager, commandant,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse Mercredi 27 Nov., à 8 h. A. M.

L'assurance sur cargaison est pris 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, BRÊME et le HAVRE.

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

STATE LINE.

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

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

Salon, Secondes cabines et Entrepont, sur 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

LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.

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

LIGNE RED STAR, POUR ANVERS.

Un départ de NEW-YORK et de PHILADELPHIE, alternativement, TOUS LES 15 JOURS. C'est la route la meilleure et qui coûte le moins pour toutes les parties de l'Europe centrale, l'Italie, etc. S'adresser à
PETER WRIGHT & SONS, Philadelphia,
ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet,
10 mai—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,
23 mars—1 an

KATHAIRON'S

Only 50 Cents per Bottle.

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

Over Thirty Years ago Lyon's Kathairon for the Hair was first placed in the market by Professor E. Thomas Lyon, a graduate of Princeton College. The name is derived from the Greek, "Kathro," signifying to cleanse, purify, rejuvenate, or restore. The favor it has received, and the popularity it has obtained, is unprecedented and incredible. It increases the Growth and Beauty of the Hair. It is a delightful dressing. It eradicates Dandruff. It prevents the Hair from turning gray. It keeps the head cool, and gives the hair a rich, soft, glossy appearance. It is the same in Quantity and Quality as it was over a Quarter of a Century ago, and is sold by all Druggists and Country Stores at only Fifty Cents per Bottle.

Woman's Glory is Her Hair.
LYON'S KATHAIRON

HONDURAS.

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

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

Pour fret et passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à
S. OTERI & BRO.,
23 et 25 rue Front et 24 et 26 rue Fulton, entre les rues Gravier et Poydras.

N.B.—Le WARD fera son service en connexion avec la ligne régulière de goëlettes sur la même ligne. 2 mars—1 an.

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

A dater du 2 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue Bienville, à sept heures et demie du matin, pour Westwego, et transportera les passagers qui se 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 raliera 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 Pariset 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.
25sept—1an

Paquebot régulier de la cote et Bâton-Rouge.

Deux voyages par semaine.

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

Le nouveaux bateau à vapeur
ST. JOHN,
JAS. P. McELROY, capitaine.

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

Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
E. O. MELANCON,
9 Oct.—1an 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.—Atterre le jour pour dégager 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 frêt à chaque voyage, sera reçu à son débarcadère, Nouveau Bassin, Pont Magnolia.

Les bagages seulement seront reçus à l'embarcadère 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.

VINGT-NEUVIEME ETAT ANNUEL DE LA

Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 22 mai 1878.

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

Primes d'incendie..$180,751 16
Primes maritimes.... 36,729 15
Primes de rivières.... 82,136 50
$299,616 81

Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues.......... $228,932 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
131,672 09

Taxes, dépenses, escompte au lieu de participations, etc. 59,291 36
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc. 31,629 90
27,661 46

Profits bruts..........$104,010 63

La Compagnie possède l'actif suivant:
Billets à recevoir..$39,968 67
Prêts sur bons et hypothèques..... 44,797 80
$84,766 47
Prêts remboursables sur demande.. $70,315 35
Argent.......... 63,126 62
133,441 97
Bons de ville.......... $3,117 20
Actions de banques et autres.......... 59,186 63
Propriétés foncières.......... 119,176 91
Primes en voie de collection et suspense account.......... 39,992 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. I. 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 C. Bush,
24 mai—1an Jno M. Parker.

CHEMINS DE FER.

New-Orleans and Mobile Rail Road

(LIGNE RAPIDE DE MOBILE.)

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

Transporte la malle et l'Express du Sud.

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

Départ	Arrivée.
No 1, passagers, tous les jours excepté le dimanche.....7:30 a. m.	No 2, Express, tous les jours 8:35 a. m.
No 3, Express, tous les jours 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. B. ROBINSON, Surintendant.
J. W. COLEMAN, Agent de billets.
22nov—1an

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. B. 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.	ARRIVEES.
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—6:00 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—1an

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....6:00 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—1an

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, via 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, etc., étant transportés par les "porters" dans 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 du char pendant la nuit à Washington. Changement qui a lieu sur les autres lignes. Aucune autre route n'offre autant de facilités. Les wagons-dortoirs en usage, sont des PULLMAN PALACE DRAWING ROOM CARS, le genre le plus moderne et le plus perfectionné de la compagnie Pullman. Les passagers à destination des White Sulphur Springs et des autres sources situées sur la ligne du Chesapeake & Ohio R. R. arrivent à 3 h. 17 m. du soir, et partent à 9 h. 45 m. du soir, dans des "sleepers" allant directement aux White Sulphur, évitant par là un temps d'arrêt de 10 heures à Charlotteville, et un départ du même endroit à 2 h. 30 m. du matin, inconvénient qui existe par les autres lignes.

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

Avis aux Contribuables.

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

JOHN T. DUFOUR,
Passage de la Bourse.

56.

ASSURANCES.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIEME ETAT ANNUEL.

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.......... $324,652 72
Sur risques de mer.......... 20,648 79
Sur risques de rivières.......... 34,051 91
Total des primes.......... $379,353 42
En moins, primes non expirées.......... 127,841 00
Montant net des primes le 31 mai 1878.......... $251,512 42
Pertes payées—
Sur risques de feu.......... $[illegible],437 89
Sur risques de mer.......... 12,466 65
Sur risques de rivières.......... 10,364 92
Taxes, dépenses et intérêt payés.......... 26,317 52
Ré-assurances et primes remboursées.......... 13,313 67—132,799 66
Bénéfices.......... $118,712 76

L'actif de la compagnie est comme suit:
Propriétés foncières.......... $296,054 96
Bons de la ville et bons hypothécaires.......... 65,100 56
Actions de banques, des Water-Works et autres actions.......... 196,376 40
Billets garantis par hypothèques.......... 156,501 65
Billets reposant sur nantissements.......... 60,870 65
Effets à recevoir.......... 91,811 67
Primes en voie de recouvrement.......... 42,497 11
Agricultural Fair Association.......... 2,000 00
Scrips de la ville.......... 5,079 29
En caisse.......... 81,551 25
$1,077,613 50

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

Etat de la Louisiane, Paroisse d'Orléans, ville de la Nlle-Orléans. Signé, sous serment, par devant moi, ce 10 juin 1878.
JAMES FAHEY, Notaire.

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

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

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

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé..........$500,000.

VINGT-DEUXIEME ETAT ANNUEL.

Bureau No 59 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 finissant le 31 décembre 1877.
Sur les risques de feu.......... $353,655 74
Sur les risques de rivières.......... 21,216 23
Sur les risques maritimes.......... 60,478 35
$435,350 [illegible]
A ajouter—Risques non terminés 1876.......... $84,273 [illegible]
Primes brutes.......... $519,644 [illegible]
Moins—Risques non terminés, 1877.......... $104,741 00
Primes remboursées.......... 16,445 78—$121,186 78
Primes nettes.......... $398,457 [illegible]
Pertes, etc., payées pendant la même période—
Sur les risques de feu.......... $92,446 56
Sur les risques de rivières.......... 18,155 02
Sur les risques de mer.......... 29,643 91
$[illegible]
Pertes non ajustées.......... 35,050 00
$166,295 40
A ajouter—Ré-assurance.......... $44,797 30
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock.......... $9,279 11
Fonds de réserve.......... 10,000 00
Intérêt sur capital.......... 40,000 [illegible]
$[illegible]
Moins escomptes et intérêt.......... 26,075 [illegible]
Profit net.......... $104,[illegible] 27

La compagnie possède l'actif suivant, évalué au prix actuel de la place.
Actions et Bons.......... $[illegible]
Prêts sur hypothèque.......... [illegible]
Prêts sur garantie.......... [illegible]
Billets à recevoir.......... [illegible]
Propriétés foncières.......... [illegible]
Primes en voie de collection.......... [illegible]
Argent en caisse.......... [illegible]
Total de l'actif.......... $[illegible]

L'état précédent est une copie exacte et correcte des livres de la Compagnie.
JAS. I. DAY, Président.
H. CARPENTER, Secrétaire.
Signé et assermenté devant moi, ce 12e 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, a résolu de prendre sur les profits nets de l'année et payé dix pour cent d'intérêt en argent, et un dividende de [illegible] pour cent à tous ceux qui ont droit aux participations de l'année finissant le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir du lundi, 28 janvier 1878.

DIRECTEURS.
E. J. HART, JAMES S. FLOWER,
HENRY RENSHAW, J. WEIL,
HUGH WILSON, R. W. TAYLOR,
B. BISCOE, J. C. MORRIS,
A. BALDWIN, JAMES I. DAY,
CHAS. MACREADY, LIONEL C. LEVY,
W. B. SEYMOUR, JOHN CLAPP,
JNO. G. GAINES, D. A. CHAFFRAIX,
J. L. HARRIS, T. L. AIREY,
L. ALCUS, E. B. CHASE,
SCOTT McGEHEE, SAM'L BOYD,
D. FATJO, JNO. A. GROVES,
20 janv—

ANNUAL STATEMENT.
—OF THE—
New Orleans Insurance Company.
Up to December 31, 1877.
ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums.......... $266,881 02
Marine Premiums.......... 34,632 42
River Premiums.......... 29,246 04
Total Premiums.......... $330,759 48
Less—
Premiums on expired risks.......... $86,057 66
Return Premiums.......... 12,190 18
Reinsurances.......... 20,742 89—118,990 73
Net earned premiums.......... $211,768 75
Add interest and salvages.......... 41,823 54
$253,592 29
Deduct—
Fire losses $66,417 85
Mar. losses 17,729 00
River losses 12,330 85—$96,477 70
Rebate on 15 per cent.......... 46,499 04
General expenses.......... 34,214 46
State and city taxes and license.......... 10,242 79
Board of Underwriters.......... 6,750 35—144,176 45
Profit for the year 1877.......... $109,415 84
Deduct—
Profit and loss.......... 58,606 28
Dividend, June 30 1877.......... 25,000 00
Dividend, December 31, 1877.......... 25,000 00—50,000 00
Balance.......... 809 56—109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.
Cash in bank.......... $88,065 76
Real Estate.......... 118,275 12
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols.......... 196,380 46
Bills receivable for premiums.......... 11,429 38
First mortgage notes and pledge notes.......... 166,523 84
Premiums in course of collection.......... 70,216 94—619,886 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. LABESCHE, Third Justice of the Peace.

At a meeting of the Board of Directors held on the tenth instant, it was resolved to pay the semi-annual interest DIVIDEND OF FIVE PER CENT on the capital stock to the stockholders, or their legal representatives, on and after the tenth instant.
J. W. HINCKS, Secretary.
New Orleans, January 16, 1878.

DIRECTORS:
Ernest Merilh, H. Gally,
Charles Lafitte, Art. 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 reinsurances and return premiums.......... $228,932 32
Losses paid and estimated, viz:
Fire losses.......... $44,424 27
Marine losses.......... 12,199 00
River losses.......... 40,636 96
97,260 23
$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc. $59,291 36
Less rents, salvage, savings, etc. 31,629 90
27,661 46
Gross profits.......... $104,010 63
The company have the following assets:
Bills receivable.......... $39,968 67
Loans on bonds and mortgage.......... 44,797 80
$84,766 47
Loans on call.......... $70,315 35
Cash.......... 63,126 62
133,441 97
City bonds.......... $3,117 20
Bank and other stocks.......... 59,186 63
Real estate.......... 119,176 91
Premiums in course of collection and suspense account.......... 39,992 19
[illegible]

The above statement is a true and correct transcript from the books of the Company.
THOS. A. ADAMS, President.
HENRY V. OGDEN, Secretary.
Sworn to and subscribed before me this 22d day of May 1878.
ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

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

TRUSTEES:
Thos. A. Adams, Jno. I. 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 C. Bush,
24 mai— Jno. M. Parker.

Etat annuel de la Compagnie d'Assurance de la Nlle-Orléans.
Jusqu'à décembre 31 1877.
(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu.......... $266,881 02
Primes maritimes.......... 34,632 42
Primes de rivière.......... 29,246 04
Total des primes.......... $330,759 48
Moins:
Primes sur risques non expirées.......... $86,057 66
Primes remboursées.......... 12,190 18
Ré-assurances.......... 20,742 89—118,990 73
Primes nettes.......... $211,768 75
A ajouter: intérêt et sauvetage.......... 41,823 54
$253,592 29
A déduire:
Pertes par le feu.......... $66,417 85
Pertes maritimes.......... 17,729 00
Pertes de rivières.......... 12,330 85—$96,477 70
Réduction (rebate) 15 p. c.......... 46,499 04
Dépenses générales.......... 34,214 46
Taxes et licences d'Etat et de ville.......... 10,242 79
Board of underwriters.......... 6,750 35—$144,176 45
Profits pour l'année 1877.......... 109,415 84
A déduire:
Profits et pertes.......... $58,606 28
Dividende, 30 juin 1877.......... $25,000 00
Dividende, 31 décembre 1877.......... 25,000 00—50,000 00
Balance.......... 809 56—$109,415 84

Actif de la Compagnie à la valeur actuelle de la place.
Argent en Banque.......... $88,065 76
Propriétés foncières.......... 118,275 12
Bons 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 consolidés de l'Etat de la Louisiane.......... 196,380 46
Billets à recevoir (pour primes).......... 11,429 38
Billets de première hypothèque, billets avec garantie.......... 166,523 84
Primes en voie de collection.......... 70,216 94—[illegible]

L'état ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.
J. TUYES, Président.
J. W. HINCKS, Secrétaire.
Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier A. D. 1878.
JOHN L. LABESCHE, 3me Justice de Paix.

A un meeting du Conseil de Direction qui a été tenu le 10 du courant, il a été résolu de payer l'intérêt-dividende semi-annuel de cinq pour cent sur le capital aux actionnaires ou à leurs représentants légaux, à partir du 14 courant.
N. O. 16 Janvier 1878. J. W. HINCKS, Secrétaire.

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

Merchants' Mutual Insurance Company OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year—
On Fire Risks.......... $324,652 72
On Marine Risks.......... 20,648 79
On River Risks.......... 34,051 91
Total Premiums.......... $379,353 42
Less Unearned Premiums.......... 127,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878.......... $251,512 42
Losses Paid—
On Fire Risks.......... $[illegible],437 89
On Marine Risks.......... 12,466 65
On River Risks.......... 10,364 92
Taxes and expenses, less interest.......... 26,317 52
Re-insurances and Return Premiums.......... 13,313 67—132,799 66
Profit.......... $118,712 76

The Company have the following assets:
Real Estate.......... $296,054 96
City Bonds and Mortgage Bonds.......... 65,100 56
Bank, Water Works and other stocks.......... 196,376 40
Notes secured by mortgage.......... 156,501 65
Notes secured by pledge.......... 60,870 65
Bills receivable.......... 91,811 67
Premiums in course of collection.......... 42,497 11
Agricultural Fair Association.......... 2,000 00
City Scrips.......... 5,079 29
Cash on hand.......... 81,551 25
$1,077,613 50

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

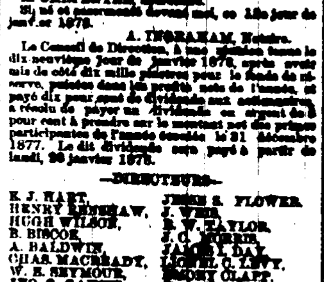
State of Louisiana, Parish of Orleans, City of New Orleans. Sworn to and subscribed before me the 10th day of June 1878.
JAMES FAHEY, Notary Public.

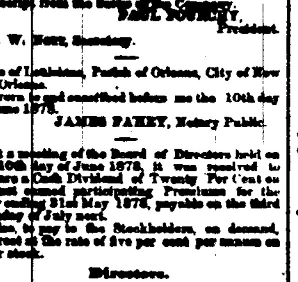
At a meeting of the Board of Directors held on the 10th day of June 1878, it was resolved to declare a Cash Dividend of Twenty Per Cent on the net earned participating Premiums for the year ending 31st May 1878, payable on the third Monday of July next.

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. P. SARRAZIN,





Manufacture de Tabac à la vapeur,

ÉTABLIE EN 1842.

91 & 93 CHARTRES, COIN CONTI.

SUCCURSALE: 86 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 de JOS. QUEYROUZE'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à ces prix réduits.
Agence STAR NEW STYLE & FORREST—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LOMET, Publishers.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

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

Price of the paper—Single copies, Five cents.

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

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers,
NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER.

Steamship HUDSON,
Capt. E. V. Gager,
will leave her wharf, foot of Toulouse street,
Wednesday, Nov. 27, at 8 A. M.

Insurance on cargo by this line 1½ per cent.

Cabin Passage..........$50
Steerage — 25
Excursion tickets..........90

Freight for LIVERPOOL, BREMEN and HAVRE taken by this line, and through Bills of Lading given for the same.

For freight or passage apply to
ALFRED MOULTON,
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 Julia.
72 Coin Canal et Levée.
73 Coin Magasins et Girod.
*74 Coin Natchez et Tchoupitoulas.
*81 Coin Canal et Camp.
82 Pompe No. 5 et à l'Hotel de ville.
83 Pompe No. 13, No. 12 rue Perdido.
84 Coin Carondelet et Commune.
121 Coin Remparts et Canal.
*123 Coin Remparts et Poydras.
*124 Pompe No. 14, rue Commune, entre Liberty et Howard.
*125 Workhouse, rue Girod.
*126 Coin Commune et 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 des salients restaurants, des salons de rafraîchissements, des établissements de bains, des tirs, etc.

Lignes des rues Magazine et Prytania.

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

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

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

A retour, les cars de la ligne Magazine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue 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 Napoléon 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 Napoléon Avenue sont des embranchements qui 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 la 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 bayon 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 et la rue du Canal. On peut voir sur le parcours de cette ligne la Fabrique de Glace et l'Ascenseur des Grains (Grain Elevator). En changeant de voiture à Louisiana Avenue, on se rend au City Park, 6ème district. On peut aussi prendre le car à Louisiana Avenue où à Napoleon Avenue pour revenir en ville par les voitures du chemin de fer de Carrollton.

Lignes de la rue St. Charles.

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

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

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

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

Station de départ: Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. Dès, 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 Stone House (ancien Hôtel St.-Louis).

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

Station de départ: rue du Canal, statue de Clay. Parcours: (cars verts) Canal jusqu'à Dauphine, Dauphine jusqu'à Dumaine, Dumaine jusqu'à Broad, Broad jusqu'à Laharpe et de là à la station d'arrivée. Les cars bleus suivent la même route; seulement, au lieu de tourner dans la rue Broad, ils suivent la rue Dumaine jusqu'au Bayou St-Jean, longent les bords du Bayou jusqu'à la Grande Route St-Jean, d'où ils se rendent à la station d'arrivée, en passant devant la porte des Fair Grounds, qui fait face à la rue Sauvage.—Le retour s'opère par la Route Gentilly, la rue Broad, la rue St-Pierre, et principalement par la rue des Ursulines jusqu'à la rue du Canal.

Ligne de la rue Claiborne.

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

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

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

Ligne de la rue Girod.

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

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

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

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

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

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

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

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

Upper Magazine Line.

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

Chemin de fer de Pontchartrain.

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

FEUILLETON.

5 nov—18

L'IDÉE DE JEAN TÊTEROL.

Par Victor Cherbulier.

TROISIÈME PARTIE.

XIII—Suite

La comtesse de Juines ne l'aperçut point. Si elle avait vu de ses yeux M. Têterol traversant le pont et si elle s'était doutée de ce qu'il venait faire au château, peut-être eût-elle perdu la raison, peut-être se fût-elle portée à quelque extrémité; mais à coup sûr elle eût gémi sur les effroyables conséquences de sa faute et reproché au ciel l'excès de ses vengeances. Heureusement Mme de Juines était absente. Le baron avait eu la précaution de l'éloigner; il lui avait représenté que le temps était superbe, et l'avait engagée à faire une promenade en voiture, à s'en aller rendre visite aux sœurs de Sainte-Marie, avec qui elle était en commerce de petites douceurs et de petits caquets. Elle leur racontait sa faute; les bonnes sœurs l'écoutaient, la comprenaient et la consolaient.

Si Mme de Juines s'était trouvée là, un signe d'en haut lui aurait annoncé l'approche de l'ennemi qui aspirait à coucher dans le lit des Saligneux. Quand César mourut, le soleil pâlit, le Pô déborda, des fontaines pleurèrent des larmes de sang, des fantômes se promenèrent dans les rues, et les forêts retentirent de funèbres hurlements. A l'instant où M. Têterol franchit la Limande, le soleil ne pâlit point, aucun loup ne hurla. On assure cependant que le 12 septembre 1875, à trois heures précises, il se passa quelque chose d'étrange à Saligneux. Quelques minutes auparavant, l'air était parfaitement tranquille; soudain un coup de vent courba violemment la cime des ormeaux de la terrasse, et les murailles du château tremblèrent. Nous n'oserions affirmer qu'une des gargouilles qui surplombaient les toits ouvrit à plusieurs reprises une bouche lamentable, que dans les caveaux de la chapelle où reposaient trois Saligneux un long gémissement se fit entendre, et que des cendres froides remuèrent dans leur tombeau. Ces derniers prodiges pourraient bien être apocryphes; mais il est positif et notoire que la rafale détacha d'une tourelle une grosse pierre, qui par bonheur n'assomma personne, et qu'un magnifique rosier grimpant, qui s'élevait jusqu'à la hauteur des consoles d'un mâchicoulis, fit pleuvoir toutes ses roses, dont il joncha la terre, après quoi le vent tomba comme par enchantement. Ainsi fut annoncée dans ce jour mémorable l'invasion des barbares, l'apparition vengeresse d'Attila, roi des Huns et fléau de Dieu.

Le baron de Saligneux n'avait pas l'imagination aussi vive que sa sœur; il était incapable de voir dans une pierre qui tombe ou dans une pluie de roses des avertissements du ciel; le coup de vent l'étonna sans l'émouvoir. M. Têterol lui avait annoncé sa visite pour trois heures; il connaissait sa redoutable exactitude, et il attendait l'ennemi en arpentant une allée de son parc. Du plus loin qu'il le vit paraître, il s'avança à sa rencontre, le chapeau sur l'oreille, une fleur à sa boutonnière, une badine à la main.

M. Têterol s'arrêta tout court et lui cria:

—Le voici enfin, monsieur le baron. Comment le trouvez-vous?

Le baron examina attentivement Lionel, qui, après s'être incliné, attachait sur lui son regard pénétrant et fier.

—Ah! monsieur, dit-il, les trompettes de la renommée avaient déjà publié ici vos louanges. Voilà, je crois, la première fois qu'une trompette n'a pas menti.

A ces mots, il lui tendit la main et lui souhaita gracieusement la bienvenue. Pendant qu'ils causaient, M. Têterol avait pris les devans; il avait une idée en tête et préparait un effet, qu'il tenait à ne pas manquer. Lorsqu'il fut arrivé près du jardin fruitier, qui flanquait à droite le château, il y chercha quelque chose qu'il eut le chagrin de n'y pas trouver. Il poussa une petite porte à clairevoie entra dans le jardin. Ce qu'il cherchait, c'était un poirier, lequel n'existait plus; mais il reconnut de son œil d'aigle l'endroit où il l'avait vu jadis. Il fit signe à M. de Saligneux et à Lionel, et aussitôt qu'ils l'eurent rejoint:

—Monsieur le baron, dit-il de sa plus grosse voix, dans le temps il y avait ici un poirier, je crois le voir encore un beau poirier en pyramide. J'étais alors un petit ouvrier de campagne, un aide jardinier, très fier d'être au service d'un baron de Saligneux. Et pourtant je n'ai eu guère à me louer des bontés de M. votre père. A Dieu ne plaise que j'en médise. Mais il prétendait se connaître en horticulture, et il n'en savait pas les premiers principes. J'en suis pour ce que j'ai dit, monsieur le baron, il en ignorait les premiers rudiments. Il me soutenait que le sécateur vaut mieux que la serpette pour tailler les arbres fruitiers. C'est faux, absolument faux. Tous les gens qui s'y entendent vous diront que le sécateur mâche toujours plus ou moins la branche que l'on coupe.

M. Têterol parlait de cette histoire de poirier avec la même animation, avec le même feu que si elle se fût passée la veille; on eût dit que la discussion était restée ouverte pendant quarante ans. Cet homme aux pensées éternelles n'avait pas la notion du temps; ses colères ses souvenirs étaient toujours jeunes.

—Donc, poursuivit-il, j'étais occupé un jour à tailler une lambourde de ce poirier, et je me disposais à pincer les brindilles, en les coupant à huit centimètres. Il était dix heures du matin. M. votre père s'approche de moi, vêtu d'une douillette de soie couleur vert-pomme. Pendant quelques minutes, il me regarda faire. Puis, tirant ses mains de ses poches, il me traite d'âne bâté, d'imbécile, et me reproche que j'estropie son poirier. Pourquoi l'aurais-je estropié? Je ne lui voulais ni bien ni mal, à ce poirier; je ne me suis jamais intéressé beaucoup à la propriété des autres; mais j'ai toujours eu pour principe de bien faire tout ce que je faisais. M. votre père se fâche, je lui réponds. Alors.... m'écoutez-vous? il était là, j'étais ici; alors il me détache un grand coup de pied, qui m'envoie m'appliquer contre l'arbre.

M. Têterol partit d'un bruyant éclat de rire. Puis il se rengorgea, se carra, planta ses puissantes mains sur ses puissantes hanches, et s'écria:

—Monsieur le baron, qu'aurait pensé M. votre père, si au moment où il m'administrait cette petite correction, quelqu'un lui avait prédit qu'un jour j'aurais un fils qui épouserait sa petite-fille?

Et se disant, il gonflait ses joues, tournait sa tête à droite et à gauche, comme pour embrasser d'un regard tout l'univers, qui reconnaissait en lui son seigneur et son maître.

M. de Saligneux l'écoutait et en écoutant il regardait sa canne. C'était le fameux jonc à pomme d'agate, qu'il s'était promis de casser sur les épaules de M. Têterol. Le tenant par le milieu entre le pouce et l'index de sa main droite, il le faisait tourner, virer, monter et descendre, et il le sentait frémir entre ses doigts. Enfin, chassant loin de lui toute mauvaise pensée, il répondit d'une voix caressante et avec un sourire enchanteur:

—Monsieur Têterol, il est possible que mon père ne s'entendit pas à la taille des arbres fruitiers et qu'il eût tort de préférer les sécateurs aux serpettes. Il ne laissait pas d'être un homme d'esprit. S'il avait prévu qu'un coup de pied adroitement donné pût avoir un jour pour sa famille de si heureuses conséquences, il aurait sûrement doublé la dose pour être plus certain de son effet.

Pendant tout le temps qu'avait parlé son père, Lionel avait éprouvé un malaise mêlé de confusion; il s'était fait petit, il était rentré sous terre. La réplique de M. de Saligneux l'en fit brusquement ressortir, et il sentit le rouge lui monter aux joues et aux oreilles. Quant à M. Têterol, il était devenu rêveur; il se demandait s'il devait prendre cette réplique en bonne ou en mauvaise part. La papillote était en papier doré, mais elle renfermait une fève en guise de dragée, et il avait quelque peine à digérer cette fève. Il regarda le baron, qui avait un air de parfaite et candide innocence. Il se rassura.—Honni soit qui mal y pense! se dit-il, et il reprit sa belle humeur.

—Où est donc Mlle de Saligneux? demanda-t-il. Le moment est venu, il me tarde de lui présenter mon fils.

—C'est inutile, repartit le baron. Hier déjà ces jeunes gens se sont rencontrés et présentés l'un à l'autre.

—Eh! sournois, tu ne me l'avais pas dit! s'écria M. Têterol, en menaçant son fils du doigt.

Monsieur, reprit le baron en s'adressant à Lionel, j'ai des conseils à demander à monsieur votre père, qui s'entend si bien à la taille des arbres fruitiers. Ma fille est quelque part dans le jardin; ayez l'obligeance d'aller l'y trouver. Elle est prévenue et vous attend.

Lionel ne se le fit pas dire deux fois. Il s'éloigna, le cœur troublé et pesant. Il était chagriné de ce qu'il venait d'entendre, sa dignité en avait été froissée, et à son chagrin se mêlait une vague inquiétude. Il lui semblait que son bonheur était un beau fruit où il venait de découvrir un ver.—Après tout, pensa-t-il, il ne s'agit que d'elle et de moi; le reste m'est bien indifférent.

Comme il longeait la façade du château, un bruit désagréable le fit tressaillir. C'était le grincement rauque et aigre d'un carillon détraqué, qui avait perdu une partie de ses notes; ce vieux radoteur, tombé depuis longtemps dans l'enfance, ne savait plus sa chanson; il en passait la moitié. Enfin l'horloge sonna quatre heures d'une voix chevrotante, assourdie par l'enrouement des siècles. Le timbre en était déplaisant; il parut à Lionel que c'était à lui que cette horloge en avait et qu'elle lui présageait un malheur.

Il arriva devant la grille ouverte d'un vaste jardin, qui avait offert jadis à l'admiration des visiteurs de belles allées droites, encadrées de buis taillés et d'ifs découpés en sphères et en cônes, des arbres disposés en quinconces, en échiquiers ou formant muraille, d'épaisses charmilles, des cabinets de verdure, partout des statues; au centre, entouré de plates-bandes, un grand bassin où l'eau, vomie par des dauphins, retombait en nappes et en godrons. C'était un de ces jardins classiques dont les constructeurs se piquaient de donner à la nature des leçons de tenue, de lui enseigner la géométrie et le bel art des alignements irréprochables; mais la nature déteste les alignements, elle est pour les géomètres une écolière toujours récalcitrante, elle se soumet de mauvaise grâce à leur tyrannie, en se promettant de prendre sa revanche. Elle a un fonds de sauvagerie que l'homme ne peut réduire, et dès qu'il ne lui impose plus son vouloir, dès qu'il se relâche de ses soins, elle détruit l'œuvre de son maître. La nature hait l'homme et finit toujours par avoir raison de lui. Le jardin où Lionel venait d'entrer avait été fort mal entretenu et laissé presque à l'abandon dès le temps du baron Adhémar, lequel s'occupait beaucoup plus d'amender ses champs que de conserver les inutilités de son domaine. Après lui, la décadence avait tourné à la ruine. Les buis étaient irrégulièrement taillés, l'herbe envahissait les allées, les ifs tombaient de vieillesse; le grand bassin n'avait plus d'eau, et les dauphins qui la vomissaient autrefois avaient l'air de se demander à quoi ils servaient dans ce monde; ils avaient la physionomie mélancolique de tous les êtres qui ignorent ou qui ont oublié le secret de leur destinée; mais c'étaient les statues qui avaient le plus souffert. La mousse, l'humidité verdâtre les avaient envahies, leur blancheur avait à jamais disparu, une sorte de peste ou de lèpre, qui s'attaque à la pierre, les avait couvertes de taches et de bubons, le temps inexorable leur avait infligé ses mutilations et ses insultes. Elles avaient perdu l'une ses bras, l'autre une jambe, presque toutes le bout de leur nez. Il y avait dans le bassin un Neptune, dont la figure était fort endommagée; il ne lui restait plus guère que sa barque et la moitié de son trident. On voyait un peu plus loin un Jupiter, privé de sa tête; l'eau de pluie séjournait dans son cou évidé comme dans un auget, et les pierrots y venaient boire, car les pierrots ne respectent rien, ils n'éprouvent aucun scrupule à se faire un abreuvoir du cou d'un Jupiter. Au milieu d'un bosquet se dressait un petit Pan qui, adossé contre un rocher, avait soufflé pendant près de deux siècles dans ses pipeaux; il n'avait plus ni ses pipeaux, ni ses mains, ni le moindre souffle, et le rocher, ignorant la cause de son silence, s'étonnait de ne plus entendre sa chanson. Ailleurs, un Vertumne reposait ses jambes entre-croisées et sa corne d'abondance sur un socle qui n'était plus d'aplomb; il avait l'air soucieux, il prévoyait un accident. Près de là se trouvait en revanche un piédestal dont la statue avait disparu et qui semblait se dire: Qu'est devenu mon dieu?

Pourtant ces jardins dévastés, mutilés, avaient encore du caractère. On sentait qu'ils avaient servi de théâtre ou de retraite à de nobles existences, dont ils se souvenaient; on croyait deviner que jadis de fières ambitions, de généreuses espérances, d'héroïques tristesses s'étaient promenées le long de ces allées tirées au cordeau, sous ces charmilles bien taillées, et qu'elles y avaient conversé avec les dieux qui, alors, n'étaient ni boiteux, ni manchots, ni décrépits, ni lépreux. Ces jardins n'étaient plus que l'ombre d'eux-mêmes; mais, pour passer à l'état d'ombre, il faut avoir existé, et bien des gens, s'ils étaient de bonne foi, conviendraient qu'ils vont, qu'ils viennent, qu'ils parlent, qu'ils mangent, qu'ils ont l'air de vivre, et que cependant ils n'existent pas.

Ce fut à peu près la réflexion que fit Lionel en promenant ses yeux autour de lui pour tâcher de découvrir Mlle de Saligneux. Il se mit à sa recherche et ne réussit pas à l'apercevoir. Il ne se doutait pas que, cachée dans un impénétrable cabinet de verdure où elle était parvenue à se ménager un jour, elle le regardait aller et venir, le suivait dans tous ses mouvements, l'épiait d'un œil curieux, cherchait à lire sur son visage et dans son cœur. Abîmée dans une profonde méditation, agitant une foule de pensées qui se croisaient et s'entre-choquaient dans sa tête, en proie aux contradictions, se disputant avec elle-même, elle avait tour à tour des étincelles dans le regard, de subites rougeurs sur les joues, des frémissements nerveux, des envies de rire, de pleurer et de se fâcher. La colère fut le sentiment qui l'emporta [illegible] sur tous les autres. Elle était irritée [illegible] contre son sort [illegible] et du monde. [illegible] travaillait contre elle, qu'un génie tout-puissant et plein de malignité avait pris en main le gouvernement du monde et qu'il posait à Mlle de Saligneux des questions captieuses, qu'il la plaçait dans des situations embarrassantes, en lui disant: Tire-toi de là comme tu pourras. Par intervalles, elle arrachait des brindilles, des feuilles de charme, elle les déchirait, les triturait entre ses doigts, les mettait en lambeaux. Cet amusement trompait sa colère, mais ce n'était pas une solution.

Après avoir fait deux fois le tour du jardin, Lionel battait en retraite, quand une voix lui cria:—Monsieur, est-ce moi par hasard que vous cherchez?—Il tressaillit, fit volte-face et retourna sur ses pas. L'instant d'après il était assis sur un banc de pierre, dont Mlle de Saligneux occupait l'autre bout; en face du banc se dressait un gradin de gazon, couronné d'une grande urne ébréchée où apparaissait vaguement une face de Silène qui ricanait; il faut croire qu'il y avait de quoi.

Mlle de Saligneux regarda Lionel et lui dit:—On assure monsieur, que nous avons à causer ensemble. Commencez, je vous répondrai.

Elle lui parlait d'un ton sec et hautain. Il comprit sur-le-champ qu'il s'était trompé ou plutôt qu'on l'avait trompé, que c'en était fait de son rêve, que, dans l'intérêt de son bonheur et de sa fierté, il aurait mieux fait de ne pas venir à Saligneux. Un profond découragement, une sombre tristesse s'emparèrent de lui. A quelques pas de là, on battait le blé dans une grange; sur un toit voisin des pigeons roucoulaient; on entendait aussi le murmure d'un filet d'eau à demi tari, qui s'échappait goutte à goutte dans un canal souterrain. Lionel écoutait tous ces bruits, il contemplait le rictus du Silène, et demeurait muet.

Par instans, il inclinait légèrement la tête à gauche, et alors il entrevoyait Mlle de Saligneux ou tout au moins le bas de sa jupe grise, ornée de jolis nœuds roses. Il lui semblait que cette jupe grise et ces rubans roses étaient bien [illegible] de lui, au bout du jardin, presque [illegible] du monde. Le banc sur lequel [illegible] assis [illegible] à peine six pieds [illegible] Lionel n'aurait eu besoin [illegible] bras pour s'emparer de la main de Mlle de Saligneux et la porter à ses lèvres. Cependant entre cette fille de baron et lui il y avait des lieues et des lieues, une distance incommensurable, infinie. Il regrettait amèrement de ne pas s'en être avisé plus tôt, il se reprochait sa précipitation, sa sottise, son inepte crédulité. Qu'était-il venu faire à Saligneux? il ne le savait plus. Une invincible timidité, la crainte de perdre ses paroles, engourdissaient sa langue. On continuait de battre le blé dans la grange, les pigeons ne se lassaient pas de roucouler, le filet d'eau faisait entendre son murmure, le Silène ricanait, et Lionel continuait de se taire.

Mlle de Saligneux fit un geste d'impatience.—Savez-vous, monsieur, s'écria-t-elle, que la conversation ne va pas du tout? Il faut pourtant que nous nous aidions un peu, car personne ne nous aidera. Vous voulez donc que je commence? cela n'est pas juste. Vous serait-il si difficile de me dire que vous me trouvez jolie, charmante, et que vous m'adorez? Mais vous êtes un homme d'esprit, vous avez horreur des propos oiseux, des mensonges bêtes. D'ailleurs vous savez bien que je ne vous croirais pas.

Lionel recouvra l'usage de sa voix et répondit:—Si je vous disais, mademoiselle, que depuis le jour où j'ai eu le bonheur ou le malheur de vous rencontrer pour la première fois, je n'ai pas réussi à vous oublier, et que, pendant deux mois, je suis retourné tous les matins à l'endroit où je vous avais vue dans l'espérance de vous y revoir, mademoiselle, me croiriez-vous?

—Oh! oh! voilà qui est bien trouvé! fit-elle en le regardant d'un air d'étonnement incrédule et dédaigneux.

Ce n'est pas que cette aventure lui parût absolument invraisemblable, ni qu'elle jugeât impossible que Mlle de Saligneux exerçât à première vue dans un cœur d'irréparables ravages, ni qu'elle sût mauvais gré à un joli châtelain d'être tombé subitement amoureux d'elle; mais dans l'espèce elle ne pouvait pas admettre que ce joli châtelain dit vrai.

Ordres pour charbon remplis avec célérité par Hy J. Montagnet, 4 rue Carondelet.