L'Abeille de la Nouvelle-Orléans
Bureau: No 73 rue de Chartres
NOUVELLE-ORLEANS.
JEUDI 29 NOVEMBRE 1878.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE

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

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

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

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Paquets d'Amérique avec aménagement supérieur, [illegible] via Brest et Bordeaux, [illegible] Paris.

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

L. GRAND, Agent,
Gallier Court, No 3,
Nouvelle-Orléans.

4mai—1an

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

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

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

PRIX DU PASSAGE:

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

N. B. Notre agent pour le Texas, M. Peter H. Erhard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:
De Brême à Galveston..........$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 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. STUCKMEYER & CO.,
Agents,
12 juin No. 42 de la rue de l'Union.

Pour New-York directement.

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

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

Le steamer
NEW ORLEANS,
Capt. T. P. C. Halsey,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse
Mercredi Déc. 4, 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,
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 [illegible] 2 sem

LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.

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

LIGNE RED STAR, POUR ANVERS.

Un départ de NEW-YORK et de PHILADELPHIE, alternativement, TOUS LES 15 JOURS. C'est la route la meilleure et qui coûte le moins pour toutes les parties de l'Europe centrale, l'Italie, etc. S'adresser à
PETER WRIGHT & SONS, Philadelphie,
ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet,
10 mai—9m12s (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, 3me "
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,

29 mars—1 an

KATHAIRON

Only 50 Cents per Bottle.

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

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

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

VAPEURS.

HONDURAS.

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

Pour Belize, Honduras, touchant à Amor, Port Cortes, Truxillo, Ruatan et Utilla, partira positivement pour les ports ci-dessus le 22 novembre 1878, à 5 heures du soir, du quai devant la place Jackson.

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

N. B.—Le WARD fera son service en connexion avec la ligne régulière de goëlettes sur la même ligne.
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 reliera au train d'excursion du dimanche partira d'ici à 8 heures du matin et sera de retour le même jour à 5 heures 45 m. du soir.

Le fret reçu au même endroit, à 3 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.
C. S. PAYNE,
4 déc— Surintendant.

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

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

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

Se reliant, à Vicksburg à la ligne Packet 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
JAMES & WORK, 106 Commune et
J. E. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.
28sept—

Paquebot régulier de la côte et Baton-Rouge.

Deux voyages par semaine.

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

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

Partira comme il est dit plus haut pour 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. MELANCON,
9 Oct— No 23 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
E. RIVET,
105 rue Decatur, près St. Louis.

P. S.—Atterre 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'encoignure des rues Canal et Carondelet, au départ du train précédant immédiatement le départ du bateau.

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

Pour plus amples informations, s'adresser à
C. M. SORIA,
23avril 78— Au No 30 de la rue de l'Union.

VINGT-NEUVIEME ETAT ANNUEL DE LA

Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 23 mai 1878.

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

Primes d'incendie	$180,751 16	
Primes maritimes	26,729 15	
Primes de rivières	92,136 50	
	$299,616 81	
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues		$228,981 39
Pertes payées et estimées, savoir:		
Pertes d'incendie	$44,424 27	
Pertes maritimes	12,199 00	
Pertes de rivières	40,635 96	
		97,259 23
		131,672 09
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participations etc.	59,291 28	
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc.	21,629 90	
		37,661 48
Profits bruts		$94,010 61

La Compagnie possède l'actif suivant:

Billets à recevoir	$39,993 87	
Prêts sur bons et hypothèques	44,707 80	
		$84,696 47
Prêts remboursables sur demande	$70,315 35	
Argent	63,126 62	
		133,441 97
Bons de ville		83,117 20
Actions de banques et autres		59,180 63
Propriétés foncières		112,176 91
Primes en voie de collection et suspense account		33,992 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, ou après avoir payé le dividende annuel de DIX POUR CENT sur le capital de la Compagnie, un dividende de VINGT POUR CENT sera payé comptant LUNDI, 10 juin, à ceux qui y ont droit.

DIRECTEURS.

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 Mills,
Joseph Bowling,	Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay,	Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim,	John V. Moore,
Simon Forchheimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben G. Bush,

24 mai— 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. H. ROBINSON, Surintendant.
J. W. COLEMAN, Agent de billets.
29nov—

NEW ORLEANS AND MOBILE RAIL ROAD (MOBILE FAST LINE.)
THE SHORTEST AND QUICKEST ROUTE TO ALL EASTERN CITIES.
CARRIES THE GREAT THROUGH MAIL AND SOUTHERN EXPRESS.

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

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

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

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

D. H. ROBINSON, Superintendent
29novtf J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

Grande Route de Jackson.

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

LA MEILLEURE ROUTE POUR L'EST.

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

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

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—

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, etc., 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 à la station 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 2 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 Georgie, de la Caroline du Nord et du Sud et de la Virginie, s'adresser à J. W. COLEMAN, agent, coin Camp et Commune; W. J. HOUSTON, agent général des passagers et billets, à Atlanta; J. R. MACMURDO, agent général des passagers et billets, à Richmond; J. L. WALDROP, agent général des passagers pour le Sud; C. J. DUFFY, agent général des passagers pour le Sud, bureau du chemin de fer de Mobile coin Camp et Commune.
3 juillet—

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 négocie également toutes les licences d'Etat à un escompte libéral. Il se charge de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont sujettes aux réclamations de madame Gaines.

JOHN T. DUFOUR,
Passage de la Bourse.

56.

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	$264,682 72	
Sur risques de mer	20,648 79	
Sur risques de rivières	24,051 91	
Total des primes	$379,383 42	
En moins, primes non expirées	117,841 00	
Montant net des primes le 31 mai 1878	$261,512 42	
Pertes payées—		
Sur risques de feu	$66,427 89	
Sur risques de mer	12,468 68	
Sur risques de rivières	10,364 92	
Taxes, dépenses et intérêt payés	35,317 52	
Ré-assurances et primes remboursées	18,313 07	133,799 88
Bénéfices		$128 712 74

L'actif de la compagnie est comme suit:

Propriétés foncières	$206,054 86
Bons de la ville et bons hypothécaires	65,100 53
Actions de banques, des Water Works et autres actions	206,376 40
Billets garantis par hypothèques	186,501 65
Billets reposant sur nantissements	69,870 63
Effets à recevoir	81,511 67
Primes en voie de recouvrement	42,467 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
Scrips de la ville	5,979 39
En caisse	81,361 35
	$1,077,613 59

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

Etat de la Louisiane, 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 Sud.

Capital payé..........$500,000.
VINGT-DEUXIEME ETAT ANNUEL.
Bureaux No 22 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	$253,885 74	
Sur les risques de rivières	91,210 36	
Sur les risques maritimes	80,473 85	
	$425,569 67	
A ajouter—Risques non terminés 1876	$94,275 00	
Primes brutes	$519,844 67	
Moins—Risques non terminés, 1877	$104,741 00	
Primes remboursées	16,445 78	$121,186 78
Primes nettes		$398,657 89
Pertes, etc., payées pendant la même période—		
Sur les risques de feu	$92,406 86	
Sur les risques de rivières	19,186 08	
Sur les risques de mer	20,642 21	
	$132,235 15	
Pertes non ajustées.	34,000 00	
	$166,235 15	
A ajouter—Ré-assurance	$44,797 20	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Maréchaussée		
Fonds de réserve	10,000 00	
Intérêt sur capital	49,863 41	
	$322,874 30	
Moins escomptes et intérêt	26,075 68	
Profit net		$[illegible] 27

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

Actions et Bons	$[illegible] 00
Prêts sur hypothèque	[illegible]
Prêts sur garantie	[illegible]
Billets à recevoir	11,486 35
Propriétés foncières	38,000 00
Primes en voie de collection	81,435 49
Argent en caisse	150,483 75
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 18e jour de janvier 1878.
A. INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction, à une réunion tenue le dix-neuvième jour de janvier 1878, après avoir mis de côté dix mille piastres pour le fonds de réserve, puisées dans les profits nets de l'année, et payé dix pour cent d'intérêt aux actionnaires, a résolu de payer un dividende en argent de 8 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 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,	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. B. GROVES,

20 janv—

ASSURANCES.

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

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$266,881 02	
Marine Premiums	24,632 48	
River Premiums	29,246 04	
Total Premiums		$320,759 48
Less—		
Premiums on expired risks	$86,457 66	
Return Premiums	12,190 13	
Reinsurance	20,742 89	—118,390 78
Net earned premiums		$201,768 75
Add interest and salvage		41,833 54
		$303,600 29
Deduct—		
Fire losses	$66,417 85	
Mar. losses	17,728 00	
River losses	12,320 85	—$96,460 70
Rebate for 15 per cent.	46,499 04	
General expenses	34,214 46	
State and city taxes and licenses	10,246 79	
Board of Underwriters	6,759 36	—194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct—		
Profit and loss	$6,606 28	
Dividend Ja 1877	$25,000 00	
Dividend December 31 1877	25,000 00	—56,606 28
Balance		$52,809 56

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$25,066 76
Real Estate	115,273 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	11,489 38
First mortgage notes and pledge notes	166,593 84
Premiums in course of collection	70,310 94
	$619,995 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,	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 the amended charter, submit the following statement of affairs of the company on the 30th of April 1878.

Fire premiums	$180,751 16	
Marine premiums	26,729 15	
River premiums	92,136 50	
	$299,616 81	
Earned premiums, less reinsurance and return premiums		$228,981 39
Losses paid and estimated, viz:		
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.	21,629 90	
		37,661 48
Gross profits		$94,010 61

The company have the following assets:

Bills receivable	$39,988 87	
Loans on bonds and mortgage	44,707 80	
		$84,696 47
Loans on call	$70,315 35	
Cash	63,126 62	
		133,441 97
City bonds		83,117 20
Bank and other stocks		59,180 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 Mills,
Joseph Bowling,	Geo. W. Sentell,
Edw'd J. Gay,	Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim,	John V. Moore,
Simon Forchheimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben G. Bush,

24 mai— Jno. M. Parker.

ASSURANCES.

Etat annuel de la Compagnie d'Assurance de la Nlle-Orléans.
Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu	$266,881 02	
Primes maritimes	24,632 48	
Primes de rivière	29,246 04	
Total des primes		$320,759 48
Moins		
Primes sur risques non expirées	$86,457 66	
Primes remboursées	12,190 13	
Ré-assurances	20,742 89	118,990 78
Primes nettes		$201,768 75
A ajouter: intérêt et sauvetage		41,833 54
		$303,602 29

A déduire:

Pertes par le feu	$66,417 85	
Pertes maritimes	17,723 00	
Pertes de rivière	12,320 85	$96,460 70
Réduction (rebate) 15 0/0	46,499 04	
Dépenses générales	34,214 46	
Taxes et licences d'Etat et de ville	10,246 79	
Board of underwriters	6,759 36	$194,176 45
Profits pour l'année 1877		109 415 84
A déduire:		
Profits et pertes	$6,606 28	
Dividende, 30 juin 1877	$25,000 00	
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		$52 809 56

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

Argent en Banque	$25,066 76	
Propriétés foncières	115,273 12	
Bons d'or des Etats-Unis, N. O. City R. R. Co, Jackson & G. N. R. R. Co., Bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurances, et consols de l'Etat de la Louisiane	196,380 46	
Billets à recevoir (pour primes)	11,489 38	
Billets de première hypothèque, billets avec garantie	166,593 84	
Primes en voie de collection	70,310 94	$619,995 46

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,	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	$264,682 72	
On Marine Risks	20,648 79	
On River Risks	24,051 91	
Total Premiums	$379,383 42	
Less Unearned Premiums	117,841 00	
Net Earned Premiums 31st May 1878	$261,512 42	
Losses paid—		
On Fire Risks	$66,427 89	
On Marine Risks	12,468 68	
On River Risks	10,364 92	
Taxes and expenses, less interest	35,317 52	
Re-insurance and Return Premiums	18,313 07	133,799 88
Profit		$128,712 74

The Company have the following assets:

Real Estate	$206,054 86
City Bonds and Mortgage Bonds	65,100 53
Bank, Water Works and other stocks	206,376 40
Notes secured by mortgage	186,501 65
Notes secured by pledge	69,870 63
Bills receivable	81,511 67
Premiums in course of collection	42,467 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrips	5,979 39
Cash on hand	81,361 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 12—

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LAMET, Proprietors.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

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

Rates of the paper—Single copies, Five cents.

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

For New York direct.

Cromwell Line.

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

Steamship
NEW ORLEANS,
Capt. T. P. C. Halsey,
will leave her wharf, foot of Toulouse street,
Wednesday, Dec. 4, 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 Colisée.
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 Magasin.
38 Coin Melpomène et Camp.
41 Station de Chevaux, rue St-Charles, près Félicity Road.
42 Pompe No. 20, rue Thalia, entre Dryades et Baronne.
43 Coin Franklin et Terpsichore.
47 Coin Gaiennié et Nouvelle-Levée.
*48 Pompe No. 6, coin Commerce et St-Joseph.
51 Coin Constance et Erato.
52 Coin Camp et St-Joseph.
53 Pompe No. 18, rue Calliope, entre St-Charles et Carondelet.
54 Coin Nouveau Bassin et Triton Walk.
56 Coin Howard et Clio.
57 Coin Magnolia et Erato.
61 Coin Erato et Franklin.
65 Coin Julie et Levée.
*71 Pied de la rue Julia.
72 Coin Canal et Levée.
73 Coin Magasins et Girod.
*74 Coin Natchez et Tchoupitoulas.
*81 Coin Canal et Camp.
82 Pompe No. 5 et à l'Hotel de ville
83 Pompe No. 13, No 12 rue Perdido.
84 Coin Carondelet et Commune.
121 Coin Remparts et Canal.
*123 Coin Remparts et Poydras.
*124 Pompe No. 14, rue Commune, entre Liberty et Howard.
*125 Workhouse, rue Girod.
*126 Coin Commune et 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, François et Broad.
252 Hook & Ladder No. 3, coin Marigny et Peters.
253 Pompe No. 9, rue Esplanade, entre Decatur et Français.
254 Pompe No 8, rue Victoire.
312 Station de Police, rue Champs-Elysées.
313 Coin Bagatelle et Esplanade.
314 Coin Bons-Enfants et St-Antoine.
315 Coin Bons-Enfants et Champs-Elysées.
316 Coin Claiborne et St-Bernard.
412 Coin Laharpe et White, R. R. Depot.
413 Coin Amour et Espagne.
*414 Coin Poète et Urquhart.
*415 Coin Mandeville et Claiborne.
513 Levee Steam Cotton Press, Levée.
514 Marché Washington, rue de Chartres, entre Louisa et Piété.
*515 Coin Louisa et Remparts.
612 Pompe No 24, Grands-Hommes près Port.
*613 Coin Dauphine et Indépendance.
*614 Rue Poland, Station des chars.
*615 Casernes des Etats-Unis.
*616 Coin Reynes et Dauphine.

TRAMWAYS OU CHEMINS DE FER URBAINS DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

Point Central.

Tous les tramways ou chemins de fer urbains de la Nouvelle-Orléans, viennent aboutir à la rue du Canal, le grand et unique boulevard de la ville, dont la statue de Clay est le point central. C'est de ce point que rayonnent toutes les voies ferrées destinées au service intérieur de la cité.

Ligne de la rue du Canal.

Les cars portant l'inscription "Ridge Cemeteries" longent la rue du Canal, dans sa partie inférieure, sur un parcours de trois milles et demi jusqu'à l'endroit connu sous le nom de "Half-way House" et qui est situé à mi-chemin entre la ville et le lac Pontchartrain. Le Côteau de la Métairie commence au Half-way House; c'est un plateau qui domine de six à huit pieds les cyprières avoisinantes et sur lequel sont construits quelques uns des plus beaux cimetières de la Nouvelle-Orléans, entre autres le Cimetière Greenwood où l'on peut admirer le magnifique monument qu'une Association de dames a fait élever à grands frais à la mémoire des soldats morts au service de la Confédération. Un peu au-delà du Half-way House apparaît le nouveau Cimetière de la Métairie qui occupe la place de l'ancien hippodrome de la Métairie.

Un autre service de cars partant de la rue du Canal, relie la ville aux rivages du lac Pontchartrain, et aboutit à l'endroit où le nouveau Canal se jette dans ce lac. Le chemin est à deux voies à partir du "Half-way House," et les wagons, au lieu d'être traînés par des chevaux sont remorqués par une petite locomotive. La distance à parcourir est de sept milles. Le petit village bâti à la jonction du Nouveau Canal et du Lac est extrêmement agréable et, depuis l'établissement de la voie ferrée, est devenu un but général de promenade. Il s'y trouve d'excellents restaurants, des salons de rafraîchissements, des établissements de bains, des tirs, etc.

Lignes des rues Magasine 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 Magasine continuant à remonter la rue du Camp jusqu'à la rue Magasine, et longeant celle-ci jusqu'à la rue St-Joseph. Il y a un changement de cars dans la rue Magasine, au-delà du Marché de ce nom.

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

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

Au retour, les cars de la ligne Magasine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Poydras pour suivre la rue Magasine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

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

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

Ligne de la rue Annonciation.

Station de départ: Rue du Canal, entre Camp et Magazine. Les cars longent la rue Tchoupitoulas jusqu'à sa jonction avec les rues Delord et Annonciation, et suivent cette dernière rue, qui contourne 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. 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, Claiborne, Claiborne à Perdido, Perdido à Carroll et Poydras, Poydras à Fulton, Fulton à Canal.

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

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

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

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

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

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

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

Upper Magazine Line.

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

Chemin de fer de Pontchartrain.

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

J. P. SARRAZIN,
Manufacture de Tabac à la vapeur,
ÉTABLIE EN 1842.
91 & 93 CHARTRES, COIN CONTI.
SUCCURSALE: 66 POYDRAS, COIN TCHOUPITOULAS.

PARIS — 36 — ALTONA

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

FEUILLETON.

5 nov—20

L'IDÉE DE JEAN TÊTEROL.

Par Victor Cherbulier.

TROISIÈME PARTIE.

XIV—Suite

Cette fille de baron et ses yeux bruns sont une chimère de son imagination, et il n'y a jamais eu de château de Saligneux." En arrivant au bout d'une allée où le feuillage des arbres s'éclaircissait, il l'aperçut, ce château. C'était un témoin terriblement réel, qui avait tout vu, tout entendu, et qui avait l'air de se souvenir. Alors Lionel se renfonça dans un fourré, et il recommença de conter ses douleurs aux grands bois sourds, au milieu desquels il vaguait comme une âme en peine; si sourds qu'ils fussent, les bois l'écoutaient. Les broussailles s'écartaient discrètement pour le laisser passer, les bouleaux inclinaient leur tête en signe de compassion, les vieux chênes disaient tout bas:—Oui, c'est bien malheureux; mais les yeux bruns existent, et d'ici à longtemps, le jour comme la nuit, la nuit comme le jour, tu n'y pourras penser sans qu'une couleuvre te morde au cœur.

M. Têterol eût été bien étonné, s'il avait aperçu en ce moment son héritier causant avec les chênes et les bouleaux. Après avoir donné à M. de Saligneux une leçon en règle sur la taille des arbres fruitiers, il avait repris le chemin de la Maison-Blanche, persuadé que l'affaire était dans le sac, que son intervention était inutile, qu'il fallait laisser ce jour aux niaiseries du sentiment et renvoyer au lendemain les paroles sérieuses.

L'âme en joie, le front radieux, il avait adressé tout le long de la route un sourire affable à tous les passants.—Ah! le sournois, se disait-il, hier déjà il l'avait vue, et il n'a eu garde de m'en parler.—Il ne lui déplaisait pas que son fils fût un sournois; il estimait que les hommes qui ont une pensée de derrière la tête et qui ne la disent pas ont plus de chance que les autres de faire leur chemin dans ce monde.—Il a beau aimer les nénufars, pensait-il, le garçon tient de moi; c'est bien mon sang.

Sept heures sonnèrent, Lionel n'était pas rentré.—Ils l'ont retenu à dîner, murmura M. Têterol. Je commence à croire que ce mariage les réjouit encore plus que moi; ils ont peur que nous ne leur échappions. Ils ne savent pas ce que je leur ménage.—Il se mit à table, et, réduit à causer avec son assiette, il lui expliqua que pendant quarante ans il avait eu une idée, que cette idée était demeurée longtemps confuse, que peu à peu elle s'était débrouillée. Il vida un rouge-bord et s'écria:—A la santé du père, de la mère et de l'enfant.—Il ne se rappelait pas d'avoir jamais été si gai. Sa joie lui causait des frétillements nerveux, elle lui chatouillait les lèvres, elle demandait à discourir, à chanter, à faire du bruit, et s'ennuyait de ne pouvoir causer qu'avec une assiette.

Le temps marchait, Lionel ne rentrait pas, M. Têterol comptait les minutes; il lui tardait d'interroger son fils, de se faire tout raconter, d'apprendre ce qui s'était dit et les circonstances, les incidents, tout jusqu'au moindre détail; il avait toujours aimé les détails. A son impatience se joignait un peu d'inquiétude.—Pourvu qu'il ne cherchent pas à l'emboboliner! pensait-il. Bah! il ne s'engagera à rien sans m'avoir consulté. Il sait bien que celui qui veut, celui qui décide est ici. Pauvre chat! cette petite lui plaît, et il s'oublie à faire le joli cœur C'est égal, il devrait songer que je l'attends. L'enverrai-je chercher?

Tout à coup les marches de l'escalier crièrent sous le pied d'un homme qui montait vite, la porte s'ouvrit, et Lionel parut. Il s'était refait un visage, une contenance; ses yeux gardaient bien son secret.

—Ah! voilà ce vainqueur! s'écria gaiement M. Têterol. N'était-ce pas César qui disait: *Veni, vidi, vici*.... Est-ce vici ou vici, Lionel?

—C'est *vici*, mon père.

—Voilà tout le latin que j'ai su et que je ne sais plus. Oh! le latin, c'est une science d'avocat; cela sert à parler sans s'entendre.... Mais sais-tu, mon gaillard, que tu t'es éternisé là-bas? Ces gens-là ne voulaient plus te lâcher. Les gourmands!

Lionel s'approcha de la table, s'assit en face de son père, attira à lui une bouteille de vin de Pomard, qui était intacte, en remplit les trois quarts d'un verre, qu'il vida d'un seul trait. Il avait la gorge sèche; peut-être aussi avait-il besoin de se donner des forces.

—Peste! comme tu y vas! reprit le vieillard. Il paraît que leur vin ne vaut pas celui-ci, je les soupçonne de boire de la piquette frelatée. Et cela se donne des airs!.... Ah çà, j'espère, continua-t-il, que vous n'avez dit que des bêtises, qu'il n'a pas été question d'affaires. Les affaires, cela me concerne, et c'est moi qui rédigerai le contrat. J'entends que Saligneux soit compris dans la dot; sinon, rien n'est fait.

Lionel regarda son père, qu'il n'avait pas encore regardé, et il lui dit:

—Tu peux t'épargner la peine de méditer longuement les clauses de ce contrat, ce serait du temps perdu.

—Du temps perdu! pourquoi donc?

Lionel lui repartit tranquillement:—Parce que je n'épouserai jamais Mlle de Saligneux.

M. Têterol éprouva une commotion désagréable comme un chasseur qui couchait en joue un lièvre et à qui son fusil éclate dans les mains. Il n'en crut pas ses oreilles, et il y fourra le doigt pour les déboucher. Après quoi il regarda le plafond pour s'assurer qu'il était solide et qu'il n'allait pas lui tomber sur la tête; enfin il regarda son fils, pour s'assurer que son fils n'était pas fou.

—Fais-moi l'amitié de me répéter ce que tu viens de me dire, lui dit-il.

—Je te répète que je n'épouserai jamais Mlle de Saligneux, répliqua Lionel en haussant un peu la voix.

—Et la raison, monsieur.

—La raison, c'est qu'elle ne me plaît pas.

—M. Têterol se sentit soulagé; cette réponse exorbitante ne lui paraissait pas sérieuse.

—Farceur! dit-en riant, elle ne te plaît pas? Pourtant elle te plaisait hier.

—On change quelquefois d'avis, j'en ai changé.

—Ah! monsieur a changé d'avis! Et peut-on savoir pourquoi monsieur s'est ravisé? Peut-être a-t-il découvert que les cheveux de Mlle de Saligneux ne sont pas à elle, qu'elle a de fausses nattes. Eh bien! mon garçon, tu en seras quitte pour épouser une femme qui te déplaît. Portât-elle perruque, elle me plaît beaucoup, à moi; cela suffit, je pense.

Lionel se croisa les bras et répondit:—C'est possible, mais ce mariage n'aura pas lieu.

—Ma parole d'honneur! il l'a déjà dit trois fois, s'écria M. Têterol en assénant sur la table un formidable coup de poing, qui fit danser les verres et les bouteilles. Ce ne fut pas seulement la table qui s'émut, tout trembla dans la salle, les murs, les chaises, le dressoir et sa vaisselle, les dernières mouches de la saison blotties dans un pli des rideaux, tout jusqu'au bouledogue accroupi devant la cheminée, lequel, réveillé en sursaut, entendant gronder la foudre et craignant que sous un prétexte ou sous un autre on ne le mêlât dans cette affire, se précipita d'un bond sur la porte, qu'il avait appris à ouvrir et s'élança dehors, comme s'il avait eu le diable à ses trousses.

—Va fermer la porte que cet imbécile a laissée ouverte, cria impérieusement M. Têterol à son fils.

Lionel se leva, ferma la porte, et revient s'asseoir à sa place, en face de son père.

—Ah! tu ne veux pas épouser! reprit M. Têterol. Qui es-tu pour vouloir? T'imagines-tu par hasard que je me suis donné la peine de mettre un fils au monde pour qu'il ne fît pas de mon avis? Eh! que m'importent tes goûts et tes dégoûts, tes fantaisies et tes turlutaines, tes dits, tes redits et tes dédits! Mais vraiment monsieur se prend pour quelque chose. On lui a persuadé qu'il avait du talent, un grand avenir, sa petite imagination a travaillé là-dessus, et il crève d'orgueil, car tu crèves d'orgueil, il te sort par les yeux, tu penses être un personnage. Mille tonnerres! que serais-tu sans moi? Je me suis fait moi même, moi; je ne suis pas sûr d'avoir eu un père. J'ai toujours été seul, tout seul; j'ai lutté, j'ai pâti, je me suis tourmenté l'esprit et le corps, sans que personne ne m'aidât; j'ai eu froid, j'ai eu faim, et le jour où j'ai pu mettre dix sous à mon dîner, je me suis cru le roi de la création. Toi, tu es né dans des langes dorés, et c'est heureux, tu n'étais pas de force à te tirer d'affaire. Regarde plutôt tes mains; ce sont des mains de demoiselle. Qui t'a nourri? c'est moi. Qui t'a élevé? c'est moi. Qui t'a envoyé courir le monde? c'est moi. Tu m'as coûté gros, monsieur; veux-tu que je te montre mes livres? Si demain tu devenais ou conseiller d'état, ou député, ou ministre, à qui le mérite? à qui la gloire? A moi qui ai payé. Eh bien, celui qui a payé a le droit de commander, et celui qui a reçu a le devoir d'obéir, et tu obéiras, je le jure par tous les poiriers de tous les barons de Saligneux.

Lionel gardait un morne silence. M. Têterol, avançant la tête, le regarda en dessous:—Javais vu clair l'autre soir, poursuivit-il, tu as laissé là-bas une coquine pour laquelle tu as fait des folies, et ce qui te fâche, c'est que Mlle de Saligneux n'est pas aussi jolie que cette drôlesse. Elle est donc bien charmante? Dans quel ruisseau l'as-tu ramassée? Voilà le chemin que prenaient mes écus; ils servaient à procurer à une fille des dentelles, des truffes et du vin de Champagne. Quand elle serait un ange, cette fille, fais-en ton deuil. Jour de Dieu! je vous briserai comme verre, ta coquine et toi.

Lionel ne desserrait pas les dents. Il se disait que Mlle de Saligneux était bien plus redoutable que son père, que devant elle il s'était troublé, avait perdu la tête, tandis qu'à cette heure il avait toute sa liberté d'esprit. S'il se taisait, c'est qu'il attendait son moment.

Son père se méprit sur la cause de son silence; il crut que sa résistance mollissait, que son courage commençait à défaillir. Il se leva, s'approcha du jeune homme et s'aperçut que deux grosses larmes descendaient lentement le long de ses joues.

Ces larmes lui donnèrent à penser, et, se frappant le front:—Que je suis bête! dit-il d'un ton radouci. Je vois ce que c'est, je devine ce qui s'est passé. Ces Saligneux sont des insolents, et, si gentille qu'elle soit, cette petite chasse de race. Elle t'a humilié par ses hauteurs, elle t'a fait sentir que tu n'étais qu'un bourgeois, qu'un Têterol, qu'en t'épousant elle te ferait un insigne honneur. Ai-je deviné? n'est-ce pas cela?

—Peut-être, répondit Lionel en relevant la tête.

—J'en étais sûr; cette petite fille a pris de grands airs qui t'ont blessé au vif. Tu es fier, toi, et je ne t'en fais pas un crime; je suis fier, moi aussi. Quand j'ai reçu ce fameux coup de pied, ah! vois-tu, pendant trois heures j'ai pensé à mettre le feu dans un château; mais je me suis ravisé, j'ai mieux aimé gagner des millions. Il y a, mon garçon, deux espèces de fierté, celle qui boude et celle qui prend sa revanche. Tu prendras la tienne. Ah! mademoiselle se donne des airs! Apparemment on a oublié de l'instruire de certains détails.......Dès demain, elle filera doux comme un mouton; sois tranquille, nous la tenons.

—Nous la tenons? demanda Lionel.

—Les deux papiers, les deux actes.... Son père ne lui a pas parlé des deux papiers.

—Qu'est-ce que ces deux papiers?

—J'ai eu tort de ne pas te les montrer, j'ai fait le mystérieux. J'aurais dû t'avertir que j'avais racheté certaines créances, qu'aujourd'hui le baron me doit un peu plus de deux cent mille francs, et qu'il s'est engagé à me les rembourser sur ma première demande dans le cas où sa fille ne voudrait pas de toi. Que veux-tu? il faut les tenir ces gens-là; ils sont faux comme des jetons.

—Et cette promesse, il l'a signée?

—De toutes les lettres de son nom.

—J'ai peine à le croire, fit Lionel.

—Oh! tu ne crois que ce que tu vois, lui repartit son père avec un gros rire. Décidément, tu es bien mon sang; j'ai toujours demandé à voir et à toucher. Attends un peu, tu verras et tu toucheras.

Il sortit, s'en alla chercher dans un tiroir de son secrétaire les deux papiers, qu'il rapporta triomphalement, et, après les avoir agités un instant dans l'air, il les posa sur la table en disant à son fils:—Ne va pas souffler dessus, ils s'envoleraient. C'est précieux, cela.

Lionel lut attentivement les deux pièces; la fièvre lui brûlait les yeux, les tempes lui battaient, et ses ongles égratignaient la table.

—Vraiment, s'écria-t-il, cette contre-lettre est une belle invention, et je comprends maintenant ce que Mlle de Saligneux me disait tantôt. Elle me comparait à l'un de ces détrousseurs de grandes routes qui, le pistolet au poing....Eh! oui, ce papier vaut bien un pistolet. Aussi, tout en se déclarant prête à m'épouser, elle a tenu à me représenter au préalable que j'avais l'âme basse et des procédés indélicats. Ces hobereaux boivent de la piquette frelatée qui leur trouble la cervelle. Mlle de Saligneux s'imagine que ce mariage serait pour elle une honte, et moi je m'imagine que, si elle ne sentait pas cette honte, elle serait indigne d'être aimée de moi.

Son père stupéfait lui cria:—Parles-tu chinois? Je t'avertis que je ne comprends pas cette langue.

—Voici du moins qui sera clair! répliqua Lionel.

Et, déchirant la contre-lettre en huit morceaux, il courut les jeter dans la cheminé, où flambait un grand feu.

Saint Augustin disait: Je crois, parce que c'est absurde. M. Têterol, qui ne ressemblait guère à Saint Augustin, n'avait aucun goût pour l'absurde et il avait beaucoup de peine à y croire. Quand il était témoin d'un événement qui déroutait les habitudes de son esprit, son premier mouvement était de récuser le témoignage de ses sens, de les traiter d'imposteurs; sa logique lui était plus chère que ses oreilles et ses yeux. La scene qui venait de se passer lui parut être du domaine de l'incroyable et de l'impossible. Que son fils entrât en révolte ouverte contre lui, que son fils attentât à sa propriété, que son fils osât détruire un papier appartenant à son père, un papier qui équivalait à la prise de possession de Saligneux, cela passait son imagination, cela ne pouvait être, cela n'était pas. Frappé de stupeur, immobile, comme pétrifié, il contemplait une cheminée où brûlait quelque chose, se demandant ce que faisait là cette cheminée et quelle était cette chose qui brûlait. Enfin, recouvrant la vie, l'usage de son cerveau, de ses bras et de ses jambes, il poussa un mugissement de taureau, il s'élança sur son fils comme l'avant-veille il avait couru sus au gueux qui lui volait ses champignons, et il le saisit à la gorge pour l'étrangler.

Lionel n'essaya point de se défendre.—Fais de moi ce qu'il te plaira, murmura-t-il,—et il ferma les yeux, parce que le visage de son père, ses prunelles dilatées par la fureur et la haine, ses traits bouleversés et sa bouche écumante lui faisaient peur. Le souffle lui manqua, il se sentit mourir, perdit à moitié connaissance. Tout à coup les dix doigts qui le meurtrissaient et l'étouffaient se détendirent, lâchèrent prise, et il tomba lourdement sur une chaise.

Quand il rouvrit les yeux, il aperçut de nouveau la figure qui lui faisait peur, une main pesante et brutale lui enfonça son chapeau sur la tête, et une voix rauque lui cria:

—Hors d'ici pour toujours, ne vois-tu pas que je te tuerais?

Lionel se leva, fit deux fois le tour de la salle en cherchant la porte sans la trouver; enfin il la trouva, sortit, descendit l'escalier, traversa la cour, se fit ouvrir la grille par le portier fort étonné, qui lui adressa quelques questions auxquelles il ne répondit point. Il se rendit à l'auberge, réussit à s'y procurer une voiture, non sans subir un second interrogatoire auquel répondirent sa pâleur et son silence.

Il arriva vers minuit à Pont-d'Ain, où il attendit pendant six heures le train qui devait le ramener à Paris. Il entra dans une auberge, y prit un bouillon dont il avait grand besoin, n'ayant pas dîné. Après quoi, il demanda une plume et du papier, et il écrivit la lettre que voici:

"Mademoiselle, je ne vous répéterai pas qu'en me présentant auprès de vous j'ignorais absolument la nature des engagements et du traité conclus par mon père et M. de Saligneux. Je ne donne pas deux fois ma parole; tant pis pour ceux qui ne me croient pas. Il est fâcheux que vous ne sachiez pas distinguer un visage menteur d'un visage honnête et une âme fière d'un cœur voué au culte des petits calculs. [illegible] votre excuse est [illegible] pas encore vingt ans.

"J'ai déclaré à mon père que je me refusais au mariage dont son ambition avait caressé le rêve à mon insu; pour plus de sûreté, j'ai déchiré et jeté au feu la contre-lettre que M. de Saligneux avait eu la regrettable faiblesse de signer. Il a quatre années devant lui pour aviser aux moyens d'acquitter sa dette sans vendre la maison où vous êtes née et qui vous est chère.

"Veuillez me pardonner mon crime bien involontaire et le chagrin que je vous ai causé. Si un soir une chauve-souris entrait dans votre chambre dont vous auriez négligé de fermer la fenêtre, vous la plaindriez en la chassant, et vous n'auriez pas trop de peine à lui pardonner; le pauvre animal n'y voit pas. Je suis la chauve-souris, vous ne me reverrez jamais, et il vous sera facile de m'oublier.

"Je vous souhaite respectueusement, mademoiselle, tous les bonheurs que vous pouvez désirer."

Lorsqu'il eut écrit et fermé cette lettre, il se sentit plus tranquille. Il lui parut que tout venait de rentrer dans l'ordre, que tout le monde s'était remis à sa place, qu'il avait pris sa revanche, effacé la tache, et que sa propre estime lui était rendue. Mais l'estime de soi-même suffit-elle au bonheur, quand on a le malheur d'aimer Mlle de Saligneux?

(A continuer.)

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

CHAUSSURES.—Les chaussures à vis et les chaussures cousues de la fabrique Andrieu, rue Poydras 159, ont acquis une haute réputation, ce qui les fait fort en demande. Aussi, bien qu'elle ait déjà une centaine d'ouvriers travaillant dans ses ateliers, ce n'est point encore assez, il lui en faut 25 autres auxquels elle pourra donner de l'ouvrage immédiatement. Avis à ceux qui en manquent! Les chaussures [illegible] maison Andrieu, sont [illegible] garçons et [illegible] solidement et à très bon marché.