L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

[illegible] No 73 rue de Chartres,

NOUVELLE-ORLEANS,

JEUDI 5 DECEMBRE 1878.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

NOUVELLE-ORLEANS HAVRE

Les magnifiques navires de cette ligne favorite pour le continent (cabines pourvues de [illegible] électriques) partiront de la jetée n. 42 de la rivière du Nord, au pied de Morton street, comme 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 — — ....[illegible]
Troisième — — ....[illegible]

[illegible]

Passage [illegible] compris vin, literie et nécessaires, $36 en or pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.

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

[illegible], Agent,
[illegible] Court, No 3,
Nouvelle-Orléans.

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.
Nuremberg.........2 nov.	environ 11 déc
Braunschweig......20 [illegible]	environ 23 [illegible]
Frankfurt.........4 déc.	environ 5 janv.

Ces steamers touchent 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. Hiebeck, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes :
De Brême à Galveston.............$42 00 en or.
De [illegible]..............[illegible]

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

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

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

Pour New-York directement.

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

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

Le steamer
KNICKERBOCKER,
Capt. F. Kemble,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse
Mercredi Déc. 11, à 8 h. A. M.
L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 1½ pour cent.

Passage—Cabine.......$50
Entrepont.......[illegible]
Billet d'excursion.......[illegible]

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

Pour fret ou passage, s'adresser à
ALFRED MOULTON,
Rue Carondelet. No 1.

STATE LINE.

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

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

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

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

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,
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, O. [illegible],
S. Jamison, Carl Kohn,
A. Moulton, T. L. Bayne,
A. Paltrey, D. Urquhart.

ETAT DE LA LOUISIANE.

Dans l'affaire du Bureau des Commissaires du Second District de Desséchement demandant l'homologation du rôle d'assessement, etc., etc.
No 29,393.

Troisième Cour de District de la Paroisse d'Orléans.

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

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

Nlle-Orléans, 9 novembre 1878.
F. A. MONROE, Juge.
BENJAMIN ARMBRUSTER,
Greffier.

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, Mobile, 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.	Mail, Passagers, tous les jours, excepté le dimanche......9:30 p. m.
No 5, pour le littoral du lac, excepté le dimanche......3:00 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......9:00 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.

NEW ORLEANS AND MOBILE RAILROAD

(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
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 :

DÉPART.	ARRIVÉE.
Express No 1—6 h. P. M.	Express No 2—10:15 A.M.
Mixed No 3—7 h. A. M.	Mixte No 4—8:00 P. M.

Nos 1 et 2 partent tous les jours ; Nos 3 et 4 tous les jours, excepté le dimanche.

DES WAGONS-DORTOIRS PULLMAN VONT JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, et CHICAGO, sans changement. Pour St-Louis un wagon-dortoir est ajouté au train, à Milan, ce qui permet aux passagers de faire tout le voyage sans laisser le train. UN CHANGEMENT SEULEMENT JUSQU'A NEW-YORK et les VILLES de L'EST.

Billets en vente, places retenues et renseignements fournis au No. 22 rue du Camp, coin Commune.

A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers.

Great Jackson Route.

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

THE BEST ROUTE EAST.

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

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

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

PULLMAN PALACE SLEEPING CARS —THROUGH TO—
LOUISVILLE, CINCINNATI AND CHICAGO WITHOUT CHANGE AND FOR ST LOUIS A SLEEPER IS ATTACHED AT MILAN, enabling passengers to go through without leaving the train. ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.

Tickets for sale, berths secured and information given at No 22 Camp street, corner of Common.

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.

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.

The Great Piedmont Air Line.

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

La route la plus courte de 73 milles pour New York et les points intermédiaires. Wagons-dortoirs de Pullman, de la Nouvelle-Orléans à Atlanta ; wagons-salons avec lits, d'Atlanta à New York, par la voie de Richmond, sans changement. En réalité, pas de changement de char entre la Nouvelle-Orléans et New York, les valises, sacs de voyage, &c., étant transportés par les "porters" dans un car propre et bien aéré au Union Depot, Atlanta, où les voyageurs ont 1 heure pour dîner confortablement dans un des hôtels de première classe situés dans le voisinage 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, occupant dans les wagons-dortoirs, des compartiments correspondants à ceux qu'ils avaient de la Nouvelle-Orléans à Atlanta, ce qui leur évite l'ennui d'un changement de char pendant la nuit à Washington, changement qui a lieu sur les lignes rivales. Aucune autre route n'offre autant de facilités. Les wagons-dortoirs en usage, sont des PULLMAN PALACE DRAWING ROOM CARS, le genre le plus moderne et le plus perfectionné de la compagnie Pullman. Les passagers à destination des White Sulphur Springs et des autres sources situées sur la ligne du Chesapeake & Ohio R. R. arrivent à 3 h. 17 m. du soir, et partent à 9 h. 45 m. du soir, dans des "sleepers" allant directement aux White Sulphur, évitant par là un temps d'arrêt de 10 heures à Charlotteville, et un départ du même endroit à 3 h. 30 m. du matin, inconvénient qui existe par les autres lignes.

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

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 règlera 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.

VAPEURS.

HONDURAS.

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

Pour Belize, Honduras, touchant à Amor, Port Cortez, Truxillo, Ruatan et Utilla, partira positivement pour les ports ci-dessus le 23 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 [illegible] sur la même ligne.

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

A dater du 7 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue Bienville, à 8 heures moins un quart du matin, pour Westwego, et transportera les passagers qui se rendront aux stations du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas. Il quittera Westwego à 5 heures du soir et arrivera à la Nouvelle-Orléans à 4 1/2 P. M.

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

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

C. S. PAYNE,
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. P. Mass, Commis.

Se reliant, à Vicksburg à la ligne Parisot pour la rivière 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
CARNEY & WORK, 108 Commune et
E. E. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.

OPELOUSAS.

Départ tous les Mercredis à 5 h du soir.

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

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

Partira comme il est dit ci-dessus.
Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
Geo. D. HITE, 54 Gravier,
LORD & McPEAKE, 46 Camp.

Paquebot régulier de la côte et Bâton-Rouge.

Deux voyages par semaine.

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

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

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

Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
R. O. MELANCON,
No 29 Bienville.

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

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

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

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

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

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

P. S.—Aterra le jour pour [illegible] son fret et fait positivement comme il est indiqué plus haut.

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'angle des rues Canal et Carondelet, au dépôt 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,
Au No 30 de la rue de l'Union.

Merchants' Mutual Insurance Company

OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

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

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

On Fire Risks		$334,659 72
On Marine Risks		20,645 79
On River Risks		24,061 91
Total Premiums		$379,366 42
Less Unearned Premiums		117,641 00
Net Earned Premiums 31st May 1878		$261,512 42
LOSSES PAID— On Fire Risks	$[illegible] 80	
On Marine Risks	[illegible]	
On River Risks	10,364 92	
Taxes and expenses, less interest	35,317 52	
Re-insurance and Return Premiums	18,812 67	122,790 68
Profit		$138,712 74

The Company have the following assets:

Real Estate	$[illegible]
City Bonds and Mortgage Bonds	65,100 00
Bank, Water Works and other stocks	109,279 40
Notes secured by mortgage	153,301 55
Notes secured by pledge	39,270 03
Bills receivable	31,311 57
Premium in course of collection	48,467 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrips	5,279 39
Cash on hand	91,551 35
	$1,077,613 50

The above statement is a true and correct transcript from the books of the Company.
PAUL FOURCHY, President.
G. W. [illegible], 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.

ASSURANCES.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIEME ETAT ANNUEL.

Conformément 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		$334,659 72
Sur risques de mer		20,645 79
Sur risques de rivière		24,061 91
Total des primes		$379,366 42
En moins, primes non expirées		117,641 00
Montant net des primes le 31 mai 1878		$261,512 42
Pertes payées— Sur risques de feu	$[illegible] 80	
Sur risques de mer	12,[illegible]	
Sur risques de rivière	10,364 99	
Taxes, dépenses et intérêt payés	35,317 52	
Ré-assurances et primes remboursées	18,812 67	122,790 68
Bénéfice		$138,712 74

L'actif de la compagnie est [illegible]:

Propriétés foncières	$[illegible]
Bons de la ville et bons hypothécaires	65,100 00
Actions de banques, des Water Works et autres actions	109,279 40
Billets garantis par hypothèque	153,501 55
Billets reposant sur nantissement	39,270 03
Effets à recevoir	31,311 57
Primes en voie de recouvrement	48,467 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
Scrips de la ville	5,279 39
En caisse	91,551 35
	$1,077,613 50

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

Paroisse d'Orléans, ville de la Nlle-Orléans. Signé, assermenté, par devant moi, le 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.

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(Fondée en 1805).

Primes de feu, marines et de rivière, pertes, dividendes et actif de la compagnie : [illegible — tableau de chiffres en grande partie illisible; totaux lus : $360,789 46; 113,690 78; $561,788 78; 41,823 84; $194,278 42; 263,415 84]

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

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 social aux actionnaires [illegible], à partir du 14 courant.
N. O. 10 Janvier 1878. J. W. HINCKS, Secrétaire.

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

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé..........$500,000
VINGT-DEUXIÈME ÉTAT ANNUEL.
Bureau No 30 rue du Camp.

Nlle Orléans, 1er janvier 1878.

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

Primes [illegible] pour l'année expirée le 31 décembre 1877 : Sur les risques de feu $386,688 74; Sur les risques de rivières 21,219 28; Sur les risques maritimes 24,472 55 — $432,380 57. [Tableau en grande partie illisible; autres chiffres lus : 94,275 60; $518,644 57; $104,741 08; 16,445 70; $121,186 78; $396,457 [illegible]; 92,406 56; 19,185 09; 20,643 91; $132,235 49; $168,235 49; 44,797 29; 20,279 11; 16,000 00; 48,582 41; $332,974 80; 20,075 00; $104,[illegible] 27; $808,300 00; 150,488 76]

L'état précédent est une copie exacte et correcte de la Compagnie.
JAS. I. DAY, Président.
E. CARPENTER, Secrétaire.
Signé et assermenté devant moi, ce 13e jour de janvier 1878.
A. INGRAHAM, Notaire.

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

DIRECTEURS :
R. J. HART, JESSE S. FLOWER
HENRY RENSHAW, J. WEIL,
HUGH WILSON, R. W. TAYLOR,
S. [illegible], J. C. MORRIS,
A. BALDWIN, JAMES I. DAY,
CHAS. MACREADY, LOUIS G. LEVY,
W. B. SEYMOUR, EMORY CLAPP,
JNO. G. GAINES, D. A. CHAFFRAIX,
J. L. HARRIS, S. L. AIBEY,
A. AUGUR, R. B. CRAIG,
SCOTT McGEHEE, SAML. BOYD,
D. FATJO, PHS S. GROVER.

TWENTY-NINTH ANNUAL STATEMENT

—OF THE—

CRESCENT MUTUAL INSURANCE COMPANY.

New Orleans, May 22 1878.

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

Fire premiums	$190,751 16	
Marine premiums	36,729 15	
River premiums	33,136 50	
	$260,616 [illegible]	

[Reste du tableau en grande partie illisible; chiffres lus : $44,472 27; 12,199 00; 40,638 96; 97,260 23; $131,672 09; 60,301 28; 21,639 30; 97,081 40; $34,010 61; $36,965 67; 44,707 80; 570,219 36; 63,126 62]

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 23d day of May 1878.
ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

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

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

Crescent Mutual Insurance Company.

VINGT-NEUVIÈME ÉTAT ANNUEL DE LA

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	$190,751 16	
Primes maritimes	36,729 20	
Primes de rivière	33,136 50	
	$260,616 [illegible]	
Primes non-gagnées, [illegible]		$[illegible]
Pertes payées et estimées, savoir : Pertes d'incendie	$44,472 27	
Pertes maritimes	12,199 00	
Pertes de rivières	40,638 96	
		97,260 23
		131,672 09
Taxes, dépenses, et compte au lieu de participations, etc.	60,301 28	
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc.	21,629 30	
		37,681 48
Profits bruts		$94,010 61
La Compagnie possède l'actif suivant : Billets à recevoir	$30,965 67	
Prêts sur bons et hypothèques	44,707 80	
		$64,[illegible] 47
Prêts remboursables sur demande	570,219 36	
Argent	63,126 62	
		123,441 97
Bons de ville		23,117 20
Actions de banque et autres		39,180 [illegible]
Propriétés foncières		112,176 91
Primes en voie de collection et suspense account		33,092 10
Total de l'actif		$608,[illegible] 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 23ème jour de mai 1878.
ALFRED INGRAHAM, Notaire.

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

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

ANNUAL STATEMENT.

—OF THE—

New Orleans Insurance Company.

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

[Tableau en grande partie illisible; chiffres lus : $360,789 46; 113,690 78; $561,788 78; 41,823 84; $194,278 42; $131,672 09; 263,415 84; $36,000 00; 25,000 00; 50,000 00; $160,415 84; $ 24,080 70; 113,276 12; 166,360 42; 11,469 36; 166,620 84; 70,210 94—619,696 46]

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE. Cash in bank; Real Estate; United States Gold Bonds, New Orleans City Bonds, Jackson and Great Northern Railroad Company; Bank and Insurance Stocks; Bills receivable for premiums; First mortgage notes; Premiums in course of collection.

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 [illegible] day of January, 1878.
[illegible] LAMBERT,
Second 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 10, 1878.

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

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LIMET, Publishers.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS :

Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $16 ; half-yearly, $7 ; quarterly, $3 50.

Price of the paper—Single copies, Five cents

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

For New York direct.

Cromwell Line.

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

Steamship
KNICKERBOCKER,
Capt. F. KEMBLE,
will leave her wharf, foot of Toulouse street,
Wednesday, Dec. 11, at 8 A. M.
Insurance on cargo by this line 1½ per cent.

Cabin Passage.........$50
Steerage.........[illegible]
Excursion tickets.........[illegible]

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,
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 Hospitalier 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 Magazine 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 Colisseum.
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 Magazine.
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 Galennié 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 Magazine 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 Poëts 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.

[illegible]

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.

Ligne des rues Magazine et Prytania.

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

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

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

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

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

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

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

Ligne de la rue Annonciation.

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

Ligne Tchoupitoulas.

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

Lignes de la rue St. Charles.

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

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

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

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

Station de départ : Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours : Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. 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 Commonstreet" 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 traînés par une légère locomotive et vont de la rue du Canal au Fort Espagnol, sur le lac Pontchartrain : distance, environ sept milles. La voie est double d'un bout à l'autre, à l'exception de deux tronçons insignifiants. La station de départ est dans la rue du Bassin près de Canal. Les trains suivent la rue du Bassin jusqu'à la rue Bienville, la rue Bienville jusqu'à St-Patrick, St-Patrick jusqu'à la rive occidentale du Canal d'Orléans, à la jonction du Chemin de la Métairie et du Parc ; ils longent ensuite le Canal d'Orléans (côté ouest) jusqu'au Lac Pontchartrain.

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

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

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

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

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

Upper Magazine Line.

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

Chemin de fer de Pontchartrain.

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

J. P. SARRAZIN,

Manufacture de Tabac à la vapeur,

ÉTABLIE EN 1842.

91 & 93 CHARTRES, COIN CONTI.

SUCCURSALE : 66 POYDRAS, COIN TCHOUPITOULAS.

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

FEUILLETON.

L'IDÉE DE JEAN TÊTEROL.

Par Victor Cherbuliez

TROISIÈME PARTIE.

XVII—Suite.

—Non, lui dit-il en s'échauffant, tu ne me mettras pas en contradiction avec moi-même. Il y a six mois la situation était tout autre. Tu n'avais rien ou presque rien, et je n'étais pas en état de te faire une dot. Quand on n'a rien, on se résigne à épouser des Têterol. Eh ! bon Dieu, je me suis mis à ta place. Les femmes estiment que sans diamans, sans un coupé, sans une loge à l'Opéra, le monde est un enfer, et, qui pis est, un enfer de mauvaise compagnie, et que la vie de privations commence à la nécessité de monter dans un fiacre quand on veut se transporter d'un endroit dans un autre. Ton cas m'a paru déplorable, et je me suis dit : —Tirons-la de son enfer. Mais aujourd'hui que tu es riche et que tu peux te marier à qui te plaira, déroger de gaîté de cœur, refuser le comte de Préval pour épouser un jeune homme qui écrivaille dans les journaux......

—Ah ! que dites-vous là ? Il n'écrivaille pas, il écrit. J'ai lu tous ses articles. Quel talent !

—Sans compter, poursuivit-il, que ce journaliste perche on ne sait où et qu'il est gueux comme un rat depuis qu'il s'est brouillé avec son père.

—C'est son plus beau titre de gloire. Je vous prie, qu'elle a été la raison de sa brouille ?

—Ce sont ses affaires, ce ne sont pas les miennes, et je ne demande jamais de ce qui ne me regarde pas.

—Eh bien, ce qui me regarde, moi, c'est que.....oui, je le dirai, c'est que je l'aime.

—Tu l'aimes un jeune homme que tu connais à peine, que tu as vu pendant cinq minutes !

—Y pensez-vous ? cinq minutes. Comptez-en trois ou quatre dans le bois de Boulogne, dix au bord d'une rivière, vingt ou davantage sur un banc de jardin, et ce soir à peu près autant. Voyez à quoi cela monte ! Et d'ailleurs ne m'avez-vous pas déclaré souvent que l'amour est quelque chose qui vient tout à coup, on ne sait comment ?

—Plus un mot, dit-il, ou je me fâche tout de bon.

—Oh ! je vous en défie bien, répliqua-t-elle en souriant.

M. de Saligneux se redressa, se campa noblement sur ses deux pieds, ramena sa tête en arrière et prit un air de gravité majestueuse, un air qu'il prenait deux ou trois fois l'an tout au plus. Il ressemblait en ce moment à un patriarche, à un sénateur romain ou à un des sept sages de la Grèce.

—Claire, dit-il, je renonce à discuter avec toi, et je ne souffrirai pas que tu compromettes plus longtemps en ma personne la dignité et l'autorité paternelle. Ton bonheur a toujours été la plus grande, la seule préoccupation de ma vie, et c'est une chose très sérieuse que la vie, bien que les petites filles ne s'en doutent pas. Oui, tu n'es qu'une enfant ; prétends-tu enseigner son devoir à un homme mûr, qui a beaucoup réfléchi ? Je représente ici la raison, la sagesse, et tu plaides contre moi la cause du caprice et des entraînemens. Rien n'est plus dangereux que les entraînemens ; malheur à qui ne sait pas leur résister ! J'ai charge d'âmes et un sentiment profond de ma responsabilité morale. Aussi je te jure par mon expérience, par ma raison, par ma dignité de père, que moi vivant tu n'épouseras pas M. Lionel Têterol.

Parlant ainsi, il la poussait doucement par les épaules du côté de la porte. Elle lui répondit tout en marchant :—Et moi, par quoi pourrais-je bien jurer ?—Puis elle s'arrêta près de la chaise où il avait jeté une serviette.

—Je jure, dit-elle, par la chaise que voilà et ce qu'il y a dessus....

Elle n'en dit pas d'avantage, mais elle enleva vivement la serviette, et alors apparut un joli petit chapeau de femme, très mignon, très coquet et très fleuri, un amour de capote, un rêve qui ne demandait qu'à s'envoler. Elle le fit tourner au bout de son doigt et murmura :

—Quel étourdi que ce docteur Mussard ! il a oublié son chapeau.

A ces mots, elle regarda son père. Adieu la majesté paternelle ! M. de Saligneux perdit contenance et se sentit rougir jusqu'à la racine de ses cheveux ; mais, le dépit l'emportant sur la confusion :

—Epouse qui tu voudras, s'écria-t-il, et va au diable !

—Pas au diable, répondit-elle, mais à la rue de Penthièvre, où j'annoncerai à Mme de Juines que M. Lionel Têterol est le gendre de votre choix.

Il lui ferma la porte sur les talons ; puis, la rouvrant, il lui cria :—Mon gendre, puisque tu le veux, mais pas avant qu'il se soit réconcilié avec son père.

Et cela dit, il s'en fut retrouver le docteur Mussard.

XVIII.

En vain M. Têterol cherchait-il à oublier son fils, il pensait à lui cent fois par jour. Les vieilles et grandes passions, les tendresses idolâtres ne sortent pas ainsi de l'âme ; on se querelle, on se brouille, on se hait, mais on ne s'oublie point. Il ne cessait pas de maudire l'ingrat. Il lui en voulait surtout d'avoir réussi à se passer de son père. Il s'était flatté que malgré son refus de le recevoir et les duretés qu'il lui avait fait écrire par M. Crépin, bientôt las de la vie de privations qu'il menait, Lionel serait venu frapper humblement à la porte de la Maison-Blanche et se coucher sur le seuil pour mendier son pardon. Avant de faire grâce à l'empereur Henri IV, le pape Grégoire VII le fit attendre pendant trois jours en habit de pénitent, pieds nus, agenouillé dans la neige. Peut-être l'homme de la Maison-Blanche aurait-il usé de la même cérémonie avec son fils ; mais Lionel était fier, et l'immense orgueil de M. Têterol s'était fait un parti pris de ne jamais compter avec la fierté des autres.

Un accident, qui lui fut très sensible, assombrit encore son humeur. Un jour qu'après son dîner il s'amusait, selon sa coutume à casser des noisettes avec ses dents, ce fut une de ses molaires qu'il cassa. Il fit à ce sujet une scène effroyable à Joseph, qu'il rendit responsable de son malheur. Cette dent cassée prit à ses yeux les proportions d'un événement, et le lendemain il fut presque étonné, en ouvrant son journal, de ne pas trouver ce sinistre parmi les faits divers. Dès lors il lui arriva souvent de pousser de profonds soupirs, et si quelqu'un avait eu l'audace de lui dire :—Qu'avez-vous ? il aurait répondu :—Je pense à la molaire que j'ai perdue et à mon fils que je déteste, et j'en conclus qu'il faut absolument que je prenne femme.

Plus il allait, plus il s'affermissait dans la résolution qu'il avait formée ; il lui tardait que ce mariage fût fait. C'était décidément le seul moyen qui lui fût offert de goûter à la fois les plaisirs de la vengeance et de tromper l'ennui qui le rongeait. Peu de temps après, M. Crépin lui manda que sa sœur venait d'arriver à Bourg. Il lui répondit sur-le-champ :—"Amenez-la-moi dès demain ; nous dînerons ensemble, nous prendrons langue ; mais rappelez-vous que je ne m'engage à rien."

Le jour suivant il était occupé à méditer le menu du banquet qu'il se proposait de servir à Mlle Crépin et à préparer dans sa tête, en les alignant méthodiquement, les questions qu'il comptait lui adresser pour mettre à l'épreuve son bon sens et sa discrétion, lorsque Joseph, l'œil ébahi, vint lui annoncer que Mlle de Saligneux était là et demandait à lui parler. Sa surprise fut extrême :—Que me veut cette fille de baron ? s'écria-t-il ; envoie-la promener.—Mais, se ravisant aussitôt, il alla à sa rencontre, la fit entrer et lui dit avec une politesse ironique.

—Mademoiselle de Saligneux chez monsieur Têterol ! Quel insigne honneur pour le bonhomme !

Elle s'assit en face de lui, et sans prendre le temps de souffler :

—Monsieur Têterol, lui dit-elle, nous sommes arrivés hier de Paris, mon père et moi, et nous en rapportons une nouvelle que j'avais hâte de vous communiquer, une nouvelle agréable, cela va sans dire.

—Une nouvelle agréable, mademoiselle ! s'écria-t-il. Et c'est vous qui me l'annoncez !

—Ecoutez plutôt. Monsieur votre fils, mon père et moi, nous avons fait nos réflexions. Il s'ensuit que monsieur votre fils se résigne à demander ma main, que je me résigne à la lui accorder et que mon père se résigne à notre mariage, pourvu que vous vous résigniez vous-même à une réconciliation avec ce jeune homme plein de difficultés, mais prompt au repentir.

M. Têterol la regarda dans les yeux pour s'assurer qu'elle parlait sérieusement. Il recouvra son aimable gaîté d'autrefois, et repartit en se frottant les mains :

—Ah ! ah ! il paraît que nos affaires vont mal et que nous en revenons à l'expédient d'une mésalliance. Y pensez-vous ? Accoupler une Saligneux et un Têterol ! Allez dire à votre père, mademoiselle, que moi aussi j'ai fait mes réflexions et que ce mariage saugrenu n'aura jamais mon agrément.

—Pourquoi donc ? lui demanda-t-elle.

—Parce que j'ai la sainte horreur de tous les barons de la terre et de toutes les filles de baron.

—Vous vous calomniez, dit-elle, et ce n'est pas de l'horreur que je vous inspire. La première fois que nous nous sommes vus, j'ai cru m'apercevoir que je vous plaisais.

A ces mots, elle se pencha vers lui, plongea ses yeux bruns dans les yeux gris du vieillard. Il ressentit de nouveau le charme victorieux dont il avait éprouvé l'effet sur une grande route. Il décida pour la seconde fois que Mlle de Saligneux ne ressemblait à personne, qu'il y avait en elle quelque chose.... Qu'était-ce donc ? Le fait est qu'elle l'obligeait à compter avec elle.

—Ta, ta, reprit-il en résistant au charme, j'ai l'honneur de vous répéter qu'il n'y aura jamais rien entre nous. J'aime la guerre, moi ; c'est un jeu qui me va, d'autant que je suis sûr de gagner la partie. Saligneux sera à moi ; ce fut toujours mon idée, et j'exécuterai mon idée. Vous imaginez-vous que votre besoigneux de père soit jamais en état d'acquitter sa dette ? Il vient de passer trois mois à Paris ; Dieu sait le train qu'il y a mené, la dépense qu'il y a faite ! Je n'ai besoin que d'attendre, moi, comme un pêcheur qui a tendu son filet et qui sait que le saumon y viendra. Qu'on ne me parle, ni de mariage, ni de traité, ni de contrat, ni de paix, ni de réconciliation, ni de monsieur mon fils ! Je ne pense plus qu'à moi, et regardez cette main, n'y voyez-vous pas Saligneux, j'en suis fâché pour vous, ma belle demoiselle.

Elle s'écria :—Hélas ! ce que c'est que de nous et de nos projets ! C'est vous qu'il faut plaindre, mon cher monsieur, Saligneux ne sera jamais à vous.

Il répliqua en ricanant :—Et moi je vous déclare qu'avant la Saint-Sylvestre.....

—Ni avant, ni après, interrompit-elle. Apprenez qu'aujourd'hui je suis riche et que demain, s'il vous plaît, vos deux cent mille francs vous seront remboursés.

Cette parole tomba sur lui comme une tuile énorme, qui l'assomma, l'aplatit, l'écrasa. Il fut presque réduit à néant ; mais ses plus grandes détresses ne pouvaient lui ôter la liberté de son esprit. Sa vigoureuse cervelle se mit à travailler, il devina d'où venait le coup qui le frappait.—C'était donc un sournois que ce marquis ? murmura-t-il.

—Apprenez encore, reprit Mlle de Saligneux, qu'à la suite d'arrangements conclus entre mon père et moi, Saligneux m'appartient. Je l'adore, mon Saligneux, je n'en céderai jamais une motte à qui que ce soit, il faut en faire votre deuil. Ah ! monsieur Têterol, je me flatte d'avoir autant de volonté que vous.

Puis, dégantant sa main droite, elle la tendit au vieillard, en disant :—Ami ou ennemi, monsieur Têterol ?

Il écarta cette main. Sombre comme un mur de prison, il se renfonça dans son fauteuil, le visage défait, la tête basse. Désormais les châteaux, les barons, tout lui échappait ; sa proie lui avait glissé entre les doigts, le saumon emportait sa nasse. Il lui semblait que sa vie était une affaire manquée. De quoi allait-il s'occuper ? à quoi penserait-il ? L'avenir lui paraissait vide. Il s'écria :—Sacré marquis !

Mlle de Saligneux, qui démêlait sans peine ce qui se passait en lui, reprit la parole et dit :

—Ah ! monsieur, si vous étiez raisonnable, si vous renonciez à votre haine pour les filles de baron, comme tout le monde serait heureux ! Je ne m'entends pas en agriculture, j'aurai besoin de conseils, et mon père sera toujours à Paris. D'ailleurs j'aurai tant d'occupations ! Nous voulons devenir député, et nous allons travailler dès ce jour à notre candidature.

Le regard de M. Têterol se ranima ; mais il ne souffla mot.

—Croyez-moi, continua-t-elle, et soyez raisonnable. Vous rêviez d'entrer à Saligneux en vainqueur ; vous y entrerez non en vaincu, mais en ami, si cela vous plaît. L'influence est une plus belle chose que l'autorité ; elle n'enfonce pas les portes, elle n'a qu'un mot à dire, et les portes s'ouvrent. L'influence, c'est la femme, et n'est-ce pas la femme qui gouverne ? Monsieur Têterol, en vous y appliquant, ne pourriez-vous devenir un peu femme ?

Il secoua sa grosse tête en grommelant. Les ours apprennent à danser ; mais demander à Jean Têterol de devenir femme ! autant demander à un éléphant de passer par le trou d'une aiguille.

—Et puis, dit-elle encore, songez qu'un jour, selon toute apparence.... Eh ! oui, un jour il viendra quelqu'un qui héritera du château et de la Maison-Blanche, qui possédera les deux royaumes, les deux empires. Si vous le voulez, nous l'appellerons Jean, comme vous.

Il hocha de nouveau la tête ; les petits Têterol de l'avenir ne l'intéressaient point.

—Je suis sûre que vous l'aimerez, poursuivit-elle, c'est lui qui vous apprivoisera, nous lui apprendrons à vous respecter comme le fondateur de la dynastie. Ah ! mon cher monsieur, quand on a une idée, n'est-ce pas déjà beaucoup d'en exécuter la moitié ?

Les raisons qu'elle lui donnait le touchaient médiocrement, ne le persuadaient guère et le consolaient fort peu ; mais sa voix lui sonnait agréablement aux oreilles. Il y avait dans cette voix comme dans toute la personne de Mlle de Saligneux un mystère qui l'étonnait.

Elle lui tendit une seconde fois la main, en lui disant :—Regardez-moi donc ; ne voyez-vous pas dans mes yeux que j'ai du cœur ? encore un coup, ami ou ennemi, monsieur Têterol ?

Il se décida enfin à prendre cette petite main blanche, il la fit danser dans son énorme patte. Il se redressa, regarda cette fille de baron. Il lui parut derechef qu'elle était charmante, et son imagination chaucha un roman. Il pensait :—Au lieu de l'épouser, lui, que ne m'épouse-t-elle, moi ? Ce serait parfait.

Cette proposition était difficile à articuler, il y renonça. Il avait de la peine à reprendre son assiette ; il demeurait silencieux, rêveur et morose. Tout à coup il se dit qu'il arrive bien des choses. Ne pouvait-il pas se faire que les deux Jean Têterol, celui qui avait soixante ans et celui qui n'était pas encore né, eussent la vie plus dure que tout le monde et finissent par rester seuls, face à face, nez à nez ? Alors tout irait bien, car l'un des deux pourrait faire de l'autre tout ce qu'il voudrait. Il leva les yeux au plafond ; il y vit son idée qui le regardait, elle n'était pas morte.

Il quitta son fauteuil, tira un cordon de sonnette, et Joseph étant accouru, il lui dit :—Qu'on envoie sur-le-champ une dépêche à M. Crépin pour l'avertir que je ne serai pas chez moi ce soir.

Puis, revenant à Mlle de Saligneux :—Il est ici ?

Elle lui répondit par un signe de tête.

Il haussa les épaules, et, reprenant tous ses avantages, il dit d'un ton méprisant :—Voilà bien mes gaillards d'aujourd'hui. Ce sont des poules mouillées ; cela ne sait ni vouloir, ni pâtir.

—Oh ! que vous le connaissez peu ! lui répliqua-t-elle. Nous avons dû employer la croix et la bannière pour l'arracher à sa mansarde. Savez-vous, monsieur Têterol ? il est aussi fier que vous êtes orgueilleux. Ménagez-le ; quand on frappe sur la tête un cheval qui a de la race, il ne se laisse pas brider. C'est votre faute aussi, vous avez laissé échapper certaines paroles qui lui sont restées sur le cœur ; il avait juré de ne rien devoir à personne, pas même à moi, qu'il adore, soit dit entre nous. Prenez-y garde ; si vous alliez prononcer quelque mot malsonnant qui le blessât, il s'en prendrait à son ambassadeur, et un jour peut-être il en demanderait compte à sa femme.

—Finissons-en, lui dit brusquement M. Têterol ; faites-le venir.

Elle se leva, s'approcha de la fenêtre, agita son mouchoir. Quelques minutes plus tard, une porte s'entre-bâillant livra passage à Lionel, qui, le front pâle, l'œil inquiet, fit trois pas dans la chambre, puis s'arrêta et attendit.

M. Têterol se tenait planté sur ses deux jambes et gardait ses mains dans ses poches, abrupt, escarpé, sourcilleux, inaccessible, imprenable comme une tour bastionnée et casematée.

—Ah ! le prince de Galles, l'homme aux nénufars ! fit-il.

Mais en contemplant ce beau jeune homme et ses cheveux châtains, il sentit se réchauffer ses entrailles paternelles ; il chercha dans sa tête quelque chose de tendre, d'obligeant à lui dire, et ne trouva rien de mieux que de lui ouvrir impétueusement ses deux bras en lui criant d'une voix émue :

—Imbécile, tu reviens à la provision !

—FIN.—

CHARBON. — Le moment est venu, croyons-nous, pour que les familles pensent à se fournir de charbon en prévision des rigueurs de l'hiver qui ne tarderont pas à se faire sentir. Cette mesure de prévoyance sera en même temps une mesure d'économie, car il est hors de doute qu'à l'entrée de l'hiver, le prix du charbon par suite, nécessairement, des demandes qui se feront alors, éprouvera une hausse notable sur le marché, à laquelle les personnes aux moyens modestes peuvent échapper en s'approvisionnant maintenant.

Nous ne saurions recommander au patronage du public un meilleur marchand que M. Henri J. Montaguet, jeune homme intelligent et consciencieux, dont l'expérience dans cette branche de commerce date de bien des années. Longtemps employé chez M. Lane, et plus tard devenu son successeur, M. Montaguet possède aujourd'hui, des capitaux qui lui permettent de faire ses opérations sur une grande échelle, ainsi que le prouve une annonce insérée plus loin et qui invite les habitants, les familles, les bateaux à vapeur et les fabriques à se fournir chez lui, leur garantissant l'exécution prompte de leurs commandes à des prix qui défient la concurrence.