L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.

SAMEDI 30 NOVEMBRE 1878.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

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

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

Prix de passage (en or) pour le Havre.

Première cabine (vin compris)........$100
Deuxième — —........$ 65
Troisième — —........$ 35

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

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

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

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

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

Pour Brême via le Havre et Southampton.

Devant partir, DIMANCHE, 1er décembre, à 7 heures du matin.

Le steamer allemand HANNOVER, Capitaine HOFFMANN, partira de son quai, au poteau 41 du 4e district, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Pour passage, s'adresser à
ED. F. STOCKMEYER & CO., Agents,
20 nov—2f No 42 de la rue de l'Union.

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

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

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

PRIX DU PASSAGE:

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

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

N. B. Notre agent pour le Texas, M. Peter H. 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 le nom des steamers, leurs jours de départ immédiatement et les prix du passage.

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

Pour plus de détails, s'adresser à
ED. F. STOCKMEYER & CO., Agents,
13 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 1/2 pour cent.

Passage—Cabine........$50
Entrepont........25
Billet d'excursion........90

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

Pour fret ou passage, s'adresser à
ALFRED MOULTON,
4mai—1an 1no 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.

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

C'est la seule ligne ayant des secondes cabines, elle offre aux voyageurs des avantages sous le rapport de l'économie et du confort que ne présente aucune autre route.
24 mars—9 mois 1 1 2 sem

LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.

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

LIGNE RED STAR, POUR ANVERS.

Un départ de NEW-YORK et de PHILADELPHIE, alternativement, TOUS LES 15 JOURS. C'est la seule 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—Sm22a Nlle-Orléans.

NEW-ORLEANS SAVINGS INSTITUTION

156 rue du Canal.
R. URQUHART, Président,
THOS. A. ADAMS, 1er Vice-Président,
THOS. A. CLARKE, 2nd "
CHAS. J. LEEDS, 3ème "
CHAS. KILSHAW, Trésorier.

DIRECTEURS.

Thos. A. Adams, Geo. Jonas,
Thos. A. Clarke, J. G. Gaines,
C. J. Leeds, C. Schneider,
S. Jamison, Carl Kohn,
A. Moulton, T. L. Bayne,
A. Palfrey, D. Urquhart,
20 mars—1 an

Un résultat remarquable.—Le nombre de médecins que vous avez consultés ou de remèdes que vous avez essayés, importe peu. Il est établi maintenant que le Sirop Allemand est le seul remède qui ait donné une satisfaction complète dans les maladies de poumons. Il est vrai qu'il y a encore des milliers de personnes qui sont prédisposées à des affections de la gorge ou des poumons, à la consomption, aux hémorragies, à l'asthme, aux refroidissements de poitrine, à la pneumonie, à la toux, etc., qui n'auront aucune connaissance par conseille du Sirop Allemand de Boshee. A ceux là nous répondrons que l'année dernière, 50,000 bouteilles ont été vendues sans qu'il y ait eu une seule plainte. Que les personnes atteintes de consomption en essayent une bouteille! Taille régulière 75 cents; elles se vendent chez tous les droguistes d'Amérique.

VAPEURS.

HONDURAS.

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

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

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

N. B.—Le WARD fera son service en connexion avec la ligne régulière de goélettes sur la même ligne.
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, Surintendant.
4 déc—

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

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

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

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

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JANNEY & WORK, 106 Commune et J. E. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.
13sept—1F

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, No 22 Bienville.
9 Oct—1F

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

HENRY TÊTE, J. F. AUGOIN, 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 R. RIVET, 105 rue Decatur, près St. Louis.

P. S.—Avertir 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 matin. Le LUNDI et le JEUDI, il touchera le vieux débarcadère.

FRET.

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

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

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

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

VINGT-NEUVIEME ETAT ANNUEL DE LA Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 22 mai 1878.

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

Primes d'incendie	$190,751 16	
Primes maritimes	36,729 13	
Primes de rivières	72,136 50	
	$299,616 81	
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues		$226,991 32
Pertes payées et estimées, savoir:		
Pertes d'incendie	$44,424 27	
Pertes maritimes	12,199 00	
Pertes de rivières	40,635 95	
		97,259 22
		131,672 09
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participation, etc	59,291 29	
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc	21,629 80	
		37,661 48
Profits bruts		$94,010 61

La Compagnie possède l'actif suivant:

Billets à recevoir	$39,988 67	
Prêts sur bons et hypothèques	44,707 80	
		$84,696 47
Prêts remboursables sur demande	$79,315 25	
Argent	63,126 62	
		142,441 87
Bons de ville		83,117 20
Actions de banques et autres		50,186 63
Propriétés foncières		112,176 91
Primes en voie de collection et suspense account		32,992 19
Total de l'actif		$506,611 27

L'exposé précédent est une copie véritable et extraite des livres de la Compagnie.
THOS. A. ADAMS, Président.
Henry V. Ogden, Secrétaire.
Juré et signé devant moi, ce 22ème jour de mai 1878.
ALFRED INGRAHAM, Notaire.

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

DIRECTEURS.

Thos. A. Adams, Jas. I. King,
Sam'l B. Newman, Fred'k Camerden,
Sam'l H. Kennedy, Joseph W. Stone,
John Phelps, George Martin,
Adam Thomson, Alfred Moulton,
Henry Abraham, I. C. Jurey,
Victor Meyer, Edward Hale,
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,
B. B. Post, J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury, Reuben G. Bush,
24 mai—1F Jno M. Parker.

CHEMINS DE FER.

New-Orleans and Mobile Rail Road

(LIGNE RAPIDE DE MOBILE.)

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

Transporte la malle et l'Express du Sud.

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

Départ	Arrivée
No 1, passagers, tous les jours excepté le dimanche....7:30 a. m.	No 2, Express, tous les jours 8:35 a. m.
No 3, Express tous les jours 5:00 p.m.	No 4, Passagers, tous les jours, excepté le dimanche....9:30 p. m.
No 5, pour le littoral du lac, excepté le dimanche....3:30 p. m.	No 6, pour le littoral du lac, tous les jours excepté le dimanche....9:30 a. m.
No 7, Passagers, le dimanche seulement.. 7:35 a. m.	No 8, Passagers, le dimanche seulement....9:30 p. m.

Seule ligne qui ait des wagons-dortoirs de Pullman sur toute la route, sans changement, jusqu'à Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery, Nashville et St-Louis, et également sans changement jusqu'à Cincinnati et Louisville. Un changement seulement jusqu'à New-York et jusqu'aux autres villes de l'Est.

On peut se procurer des billets et retenir d'avance des places dans les SLEEPING CARS en s'adressant au bureau, coin Camp et Commune, vis-à-vis le City Hotel.

D. B. ROBINSON, Surintendant.
J. W. COLEMAN, Agent de billets.
23nov—1F

NEW ORLEANS AND MOBILE RAIL ROAD (MOBILE FAST LINE.)

THE SHORTEST AND QUICKEST ROUTE TO ALL EASTERN CITIES. CARRIES THE GREAT THROUGH MAIL AND SOUTHERN EXPRESS.

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

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

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

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

D. B. ROBINSON, Superintendent
23novif J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

Grande Route de Jackson.

Chicago, St-Louis & Nouvelle-Orléans R. R.

LA MEILLEURE ROUTE POUR L'EST.

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

DEPART.	ARRIVEE.
Express No 1—6 h.P.M.	Express No 2—10:15 A.M
Mixed No 3—7 h.A. M.	Mix'd No 4—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—1F

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—1F

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.
2 août—1F

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

La direction a le plaisir d'annoncer au public que, grâce aux perfectionnements qu'elle a introduits sur son chemin et dans le matériel roulant, cette courte ligne est la route la plus confortable et la plus rapide qui existe entre la Nouvelle-Orléans, New York et toutes les villes de l'Est. Pour renseignements, billets, checks et compartiments dans les wagons-dortoirs, et qui, des pour les villes de plaisance du Nord de la Géorgie, de la Caroline du Nord et du Sud et de la Virginie, s'adresser à J. W. COLEMAN, agent, coin Camp et Commune; W. J. HOUSTON, agent général des passagers et billets, à Atlanta; J. R. MACMURDO, agent général des passagers et billets, à Richmond; J. L. WALDROP, agent général des passagers pour le Sud; D. J. DUFFY, agent général des passagers pour le Sud, bureau du chemin de fer de Mobile coin Camp et Commune.
2 juillet—1F

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 charge de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont affectées aux réclamations de madame Gaines.

JOHN W. 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.

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		$664,652 72
Sur risques de mer		20,648 79
Sur risques de rivières		24,061 91
Total des primes		$709,358 42
En moins, primes non expirées		127,841 00
Montant net des primes le 31 mai 1878		$581,512 42
Pertes payées—		
Sur risques de feu	$64,427 80	
Sur risques de mer	12,465 66	
Sur risques de rivières	10,964 92	
Taxes, dépenses et intérêt payés	35,317 52	
Ré-assurances et primes remboursées	18,313 67	132,799 68
Bénéfices		$128,712 74

L'actif de la compagnie est comme suit:

Propriétés foncières	$604,054 96
Bons de la ville et bons hypothécaires	66,100 58
Actions de banques, des Water-Works et autres actions	196,976 40
Billets garantis par hypothèques	126,501 66
Billets reposant sur nantissements	69,870 63
Effets à recevoir	51,311 67
Primes en voie de recouvrement	42,487 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
Scrips de la ville	3,879 29
En caisse	21,361 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. Nott, Secrétaire.

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

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

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

Directeurs.

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

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé........$500,000.

VINGT-DEUXIEME ETAT ANNUEL.

Bureau No 52 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.

Montant des primes pour l'année finissant le 31 décembre 1877.		
Sur les risques de feu		$353,996 74
Sur les risques de rivières		81,210 36
Sur les risques maritimes		80,473 56
		$425,380 67
A ajouter—Risques non terminés 1876		94,275 00
Primes brutes		$519,654 67
Moins—Risques non terminés 1877	$104,741 60	
Primes remboursées	16,445 78	$121,186 78
Primes nettes		$398,467 89
Pertes, etc., payées pendant la même période		
Sur les risques de feu	$92,406 46	
Sur les risques de rivières	16,135 62	
Sur les risques de mer	23,843 91	
	$132,385 49	
Pertes non ajustées	34,000 00	
	$166,385 49	
A ajouter—Ré-assurance		$44,797 29
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock	$9,979 11	
Fonds de réserve	10,000 00	
Intérêt sur capital	49,966 41	
	$322,974 30	
Moins escompte et intérêt	29,075 92	
Profit net		$104,[illegible] 27

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

Actions et Bons; Prêts sur hypothèques; Prêts sur garantie; Billets à recevoir; Propriétés foncières; Primes en voie de collection; Argent en caisse; 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.
Juré et assermenté devant moi, ce 15e jour de janvier 1878.
A. INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction, à une séance tenue le dix-neuvième jour de janvier 1878, après avoir mis de côté dix-mille piastres pour le fonds de réserve, [illegible] a résolu de payer un dividende [illegible] pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année finissant le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payable à partir du lundi, 28 janvier 1878.

DIRECTEURS.

F. J. HART, JAMES S. FLOWER,
HENRY RENSHAW, [illegible]
HUGH WILSON, W. W. TAYLOR,
R. RHODE, [illegible]
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, [illegible]
SCOTT McGEHEE, [illegible]
D. FATJO, [illegible]
20 janv—

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

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$296,861 02	
Marine Premiums	54,632 42	
River Premiums	29,246 04	
Total Premiums		$380,750 48
Less—Premiums on expired risks	$86,087 66	
Return Premiums	12,190 12	
Reinsurances	20,742 80	118,990 78
Net earned premiums		$261,769 75
Add interest and salvage		41,823 54
		$303,593 29
Deduct—Fire losses $64,417 85		
Mar. losses 17,722 00		
River losses 12,220 85	$94,460 70	
Rebate on 15 per cent.	48,499 04	
General expenses	34,214 46	
State and city taxes and license	10,243 79	
Board of Underwriters	6,759 55	194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct—Profit and loss		$6,606 26
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend, December 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		309 58 $109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$38,068 76
Real Estate	112,375 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	195,290 42
Bills receivable for premiums	11,489 36
First mortgage notes and pledge notes	156,583 84
Premiums in course of collection	70,310 84—$619,[illegible]

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 16th day of 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, E. Gally,
Charles Lafitte, Ant. Carrière,
Charles E. Schmidt, Jules Aldigé,
Charles J. Leeds, W. A. Bell,
D. Fatjo, Pierre Poutz,
A. Schreiber, Jules Tuyes.

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

New Orleans, May 22 1878.

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

Fire premiums	$190,751 16	
Marine premiums	36,729 13	
River premiums	72,136 50	
	$299,616 81	
Earned premiums, less reinsurance and return premiums		$226,991 32
Losses paid and estimated, viz:		
Fire losses	$44,424 27	
Marine losses	12,199 00	
River losses	40,635 95	
		97,259 22
		$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc.	$59,291 29	
Less rents, salvage, savings, etc.	21,629 80	
		37,661 48
Gross profits		$94,010 61

The company have the following assets:

Bills receivable	$39,988 67	
Loans on bonds and mortgage	44,707 80	
		$84,696 47
Loans on call	$79,315 25	
Cash	63,126 62	
		142,441 87
City bonds		83,117 20
Bank and other stocks		50,186 63
Real estate		112,176 91
Premiums in course of collection and suspense account		32,992 19
		$506,611 27

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, Jas. I. King,
Sam'l B. Newman, Fred'k Camerden,
Sam'l H. Kennedy, Joseph W. Stone,
John Phelps, George Martin,
Adam Thomson, Alfred Moulton,
Henry Abraham, I. C. Jurey,
Victor Meyer, Edward Hale,
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,
B. B. Post, J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury, Reuben G. Bush,
24 mai—1F Jno. M. Parker.

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu	$296,861 02	
Primes maritimes	54,632 42	
Primes de rivière	29,246 04	
Total des primes		$380,750 48
Moins: Primes sur risques non expirées	$86,087 66	
Primes remboursées	12,190 12	
Ré-assurances	20,742 80	118,990 78
Primes nettes		$261,768 75
A ajouter, intérêt et sauvetage		41,823 54
		$303,592 29
A déduire:		
Pertes par le feu	$64,417 85	
Pertes maritimes	17,722 00	
Pertes de rivières	12,220 85	$94,460 70
Réduction (rabais) 15 0/0	48,499 04	
Dépenses générales	34,214 46	
Taxes et licences d'Etat et de ville	10,243 79	
Board of underwriters	6,759 55	$194,176 45
Profits pour l'année 1877		$109,415 84
A déduire: Profits et pertes	$6,606 26	
Dividende, 30 juin 1877	$25,000 00	
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		309 58 $109,415 84

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

Argent en Banque	$38,068 76	
Propriétés foncières	112,375 12	
Bons des Etats-Unis, N. O. City R. R. Co., Jackson & G. N. R. R. Co. bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurances, et consols de l'Etat de la Louisiane	195,290 42	
Billets à recevoir (pour primes)	11,489 36	
Billets de première hypothèque, billets avec garantie	156,583 84	
Primes en voie de collection	70,310 84	$[illegible]

L'état ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.
J. W. HINCKS, Secrétaire.
J. TUYES, Président.
Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier A. D. 1878.
JOHN L. LABESCHE, 3ème 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, E. GALLY,
CHARLES LAFITTE, ANT. CARRIERE,
CHS. E. SCHMIDT, JULES ALDIGE,
CHARLES J. LEEDS, W. A. BELL,
D. FATJO, PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER, JULES TUYES.

Merchants' Mutual Insurance Company OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year:		
On Fire Risks		$664,652 72
On Marine Risks		20,648 79
On River Risks		24,061 91
Total Premiums		$709,358 47
Less Unearned Premiums		127,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878		$581,512 42
Losses Paid:		
On Fire Risks	$64,427 80	
On Marine Risks	12,465 66	
On River Risks	10,964 92	
Taxes and expenses less interest	35,317 52	
Re-Insurance and Return Premiums	18,313 67	132,799 68
Profit		$128,712 74

The Company have the following assets:

Real Estate	$604,054 96
City Bonds and Mortgage Bonds	66,100 58
Bank, Water Works and other stocks	196,976 40
Notes secured by mortgage	126,501 66
Notes secured by pledge	69,870 63
Bills receivable	51,311 67
Premiums in course of collection	42,487 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrip	3,879 29
Cash on hand	21,361 35
	$1,077,613 50

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

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

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

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

Directors.

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

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.

OFFICE—No. 73 CHARTRES.

TERMS:

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

Price of the paper—Single copies, Five cents.

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

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers,
NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER
Steamship NEW ORLEANS, Capt. T. P. C. Halsey,
will leave her warf, foot of Toulouse street,
Wednesday, Dec. 4, at 8 A. M.
Insurance on cargo by this line 1/2 per cent.

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

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

For freight or passage apply to
ALFRED MOULTON,
mar1—1y 1 Carondelet Street

TÉLÉGRAPHE D'ALARME.

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

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

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

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

Les boîtes désignées par une étoile sont automatiques.

5 Coin Harmonie et Levée.
6 Coin Washington et Chippewa.
7 Marché Neuvième.
8 Coin Carondelet et Huitième.
9 Coin Prytania et Neuvième.
12 Coin Magnolia et Washington.
*13 Coin Sixième et St-Denis.
*14 Pompe No. 22, rue Tchoupitoulas, près Philip.
15 Pompe No. 28, rue Washington, près Magazine.
16 Compagnie Lafayette No. 1, rue Jackson, entre St-Thomas et Rousseau.
17 Coin Live Oak et Première.
18 Coin Magasin et St-André.
19 Coin Rousseau et Ste-Marie.
21 Coin St-Charles et Première.
23 Coin Dryades et St-André.
*24 Marché Keller, rue Locust, entre Félicité et St-Andrew.
25 Coin Jackson et Coliseum.
26 Coin Jackson et Liberté.
27 Coin Seconde et Dryades.
29 Coin Market et Levée.
31 Coin Henderson et Levée.
32 Pompe No. 12, rue Tchoupitoulas, entre Race et Orange.
34 Pompe No. 1, rue Hunter, entre Peters et Tchoupitoulas.
35 Coin Market et Chippewa.
36 Station de Police du 2nd Precinct, coin Terpsichore et Chippewa.
37 Coin Race et Magasins.
38 Coin Melpomène et Camp.
41 Station de Chevaux, rue St-Charles, près Félicity Road.
42 Pompe No. 20, rue Thalia, entre Dryades et Baronne.
43 Coin Franklin et Terpsichore.
47 Coin Gaiennié et Nouvelle-Levée.
*48 Pompe No. 6, coin Commerce et St-Joseph.
51 Coin Constance et Erato.
52 Coin Camp et St-Joseph.
53 Pompe No. 18, rue Calliope, entre St-Charles et Carondelet.
54 Coin Nouveau Bassin et Triton Walk.
56 Coin Howard et Clio.
57 Coin Magnolia et Erato.
61 Coin Erato et Franklin.
65 Coin Julia et Levée.
*71 Pied de la rue Julia.
72 Coin Canal et Levée.
73 Coin Magasins et Girod.
*74 Coin Natchez et Tchoupitoulas.
*81 Coin Canal et Camp.
82 Pompe No. 5 et à l'Hotel de ville
83 Pompe No. 13, No 12 rue Perdido
84 Coin Carondelet et Commune.
121 Coin Remparts et Canal.
*123 Coin Remparts et Poydras.
*124 Pompe No 14, rue Commune, entre Liberty et Howard.
*125 Workhouse, rue Girod.
*126 Coin Commune et Rocheblave.
*127 Coin Claiborne et Poydras.
141 Coin Bienville et Vieille-Levée.
142 Coin St-Louis et Royale.
143 Pompe No. 7, rue Dauphine, entre Douane et Bienville.
145 Coin Bourgogne et Toulouse.
146 Pelican H & L. No. 4, rue du Bassin, près Conti.
151 Canal et Robertson, Wood's Press.
*152 Coin Bienville et Johnson.
*153 Coin Derbigny et Conti.
214 Coin Vieille-Levée et St-Philippe.
215 Station de Police, Place Jackson
216 Coin Hôpital et Dauphine.
*217 Pompe No. 10, rue Dumaine, entre Remparts et St-Claude.
231 Coin Tremé et Esplanade.
232 Coin Remparts et Quartier.
234 Marché Tremé et Prison de paroisse.
235 Pompe No. 21, rue Claiborne, coin St-Pierre.
236 Coin Chemin du Bayou et Claiborne.
*241 Pompe No 8, Chemin du Bayou, coin Galvez.
*242 Coin St-Anne et Miro.
243 Stern's Factory, Français et Broad.
252 Hook & Ladder No. 3, coin Marigny et Peters.
253 Pompe No. 9, rue Esplanade, entre Decatur et Français.
254 Pompe No 8, rue Victoire.
312 Station de Police, rue Champs-Elysées.
313 Coin Bagatelle et Esplanade.
314 Coin Bons-Enfants et St-Antoine.
315 Coin Bons-Enfants et Champs-Elysées.
316 Coin Claiborne et St-Bernard.
412 Coin Laharpe et White, R. R. Depot.
413 Coin Amour et Espagne.
*414 Coin 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-ORLÉANS.

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

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

Lignes des rues Magazine et Prytania.

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

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

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

A retour, les cars de la ligne Magazine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Poydras pour suivre la rue 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 mues par la puissance motrice au compresse d'une petite locomotive mue 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 la même chemin, la voie étant double.

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

En traversant le pont du 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 jusqu'à son point d'arrivée, situé 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 la rue Commune, et Commune jusqu'à la station située entre Tonti et Rocheblave. Ils reviennent par Commune, Bassin et Canal.

Ligne de la rue Girod.

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

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

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

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

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

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

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

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

Upper Magazine Line.

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

Chemin de fer de Pontchartrain.

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

J. P. SARRAZIN,

Manufacture de Tabac à la vapeur,

ÉTABLIE EN 1842,

91 & 93 CHARTRES, COIN CONTI.

SUCCURSALE: 66 POYDRAS, COIN TCHOUPITOULAS.

PARIS — 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 réd[uits].
Agence pour la Louisiane des fameux CIGARES CHAMPAGNE et HALF & HALF.
Agence pour les Etats-Unis des célèbres marques de CIGARES de la Havane: LA PERLA DE CUBA et HIJA DE LA HABANA.
Propriétaire de JOS. QUETRON'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à ce prix réduit.
Agence STAR NEW STYLE & FOREST—WRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marque célèbr[es].

FEUILLETON.

5 nov—62

L'IDÉE DE JEAN TÊTEROL.

Par Victor Cherbulier.

TROISIÈME PARTIE.

XV—Suite.

—Eh! ne te fâche pas.... C'est que, vois-tu, il y a certaines choses qui me donnent à penser. Je n'ai pas eu le temps de lire tes savantes études sur les justices de paix, que j'admire de confiance, sur la foi d'un ministre; mais j'ai lu certains articles que tu as publiés récemment dans certain journal et qui ont fait quelque bruit. Ces articles m'ont causé à la fois beaucoup de plaisir et un peu de chagrin. Je ne veux pas te chicaner sur le fond des idées; tu es libéral, tu l'es plus que moi, c'est tout naturel, et je n'y trouve rien à redire; mais le style m'a paru un peu vif et même un peu dur, presque acerbe, et il m'a semblé que ce genre de style n'était pas dans ton tempérament. Tu n'as pas le talent dur, toi, et ta malice n'est pas méchante.—A qui en a-t-il? me suis-je dit. On pourrait croire qu'il a dans le cœur un méchant levain, qu'il veut se venger de quelque chose ou de quelqu'un.—Cela s'est vu, les meilleurs garçons du monde, doués d'un excellent esprit, s'en prennent quelquefois à la société de leurs griefs contre Paul ou Jacques; ils naissent pas contents, ils en concluent que tout va mal, et ils demandent compte au gouvernement de leurs peines de cœur. Mon Dieu! je ne dis pas cela pour toi, mais pourrais-tu m'affirmer que tu ne pensais pas à Mlle de Saligneux en débitérant contre le scrutin d'arrondissement?

—Ah! que vous voilà bien, monsieur Pointal, s'écria Lionel. Quelle pénétration! quelle sagacité. Vous êtes le premier homme du monde pour bâtir des systèmes en l'air, pour faire tenir une théorie vaste comme l'univers sur la fine pointe d'une aiguille.

Il paraît qu'elles piquent, mes aiguilles, car positivement tu as l'air piqué.... Mais ce n'est pas tout, il y a autre chose encore. Tu m'annonces un jour du ton le plus effaré, le plus pathétique, que ton père te met le couteau sur la gorge, qu'il a formé le ridicule projet de te faire épouser la fille d'un baron, que ce mariage t'inspire une invincible répugnance, et tu me supplies de te tirer de ce mauvais pas. L'affaire était pressante, et je troussais déjà mon sac pour voler à ton secours, quand je reçois un contre-ordre ainsi conçu: "Mon cher monsieur, tenez ma lettre pour nulle et non avenue, j'ai vu Mlle de Saligneux."—Est-ce clair cela?

—Eh! oui, je l'ai vue, et elle m'a plu, répondit Lionel, mais je l'ai revue, et elle m'a déplu.—Et s'échauffant malgré lui:—Cette fille de baron affecte de beaux sentiments, pourvu-t-il; je ne suis pas dupe de sa noble fierté, de l'exquise délicatesse de son cœur. Voulez-vous savoir son secret? Elle est pleine de morgue et de préjugés; quoi qu'elle en dise, elle se croit faite d'une autre pâte que le commun des martyrs. Mon père a mille fois raison de haïr tous ces hobereaux. La vilaine engeance, les sottes gens, avec leurs ridicules prétentions et leurs idées antédiluviennes! Mlle de Saligneux a été scandalisée, indignée, révoltée de ce qu'un petit bourgeois, de ce qu'un homme de rien, un Têterol, osait aspirer à sa main. En deux mots, Mlle de Saligneux est un petit esprit et un petit cœur.

—Et voilà pourquoi le scrutin d'arrondissement...... Ah! mon pauvre garçon, ton cas est grave.

Lionel se mordit les lèvres.—Monsieur Pointal, reprit-il froidement, je vous jure que je me soucie de Mlle de Saligneux autant que de cet obélisque, que j'ai l'honneur de vous présenter.

—Tu es bien bon, nous nous connaissons de vieille date, lui et moi, repartit le défunt notaire; mais ne vous déplaise, et j'en suis bien aise, car dîner à trente sous dans une gargote, habiter un taudis dans la rue Racine, avoir une tache verte à son plafond, bagatelle que tout cela! Ce sont des malheurs supportables, tandis qu'aimer une cruelle... Mais tu me quittes? tu ne viens pas jusqu'à ma porte?

—Nous la voyons d'ici.

—Tu es pressé de retourner dans ton éden.... Avant de t'en aller, veux-tu me faire un plaisir?

—Lequel?

—Emprunte-moi cinquante mille francs.

—Jamais.

—Je suis bon enfant, je te fais une concession; emprunte-moi cinq cents louis.

—Avez-vous l'intention de m'offenser?

—Je serais si heureux d'être ton créancier!

—Jamais, vous dis-je.

—Tu ressembles, à ton père plus qu'on ne croit, et ce que tu as dans la tête.... Au moins rappelle-toi que tu avais jadis l'excellente habitude de dîner chez moi tous les lundis. Je t'attendrai lundi prochain. Et puis, je t'en prie, dorénavant dans tes articles change un peu de note. Je sais bien qu'il y a des écrivains qui ont besoin d'être en colère pour avoir du talent. Ce n'est pas ton cas; tu es né philosophe, et les philosophes ne se fâchent pas, même quand ils sont amoureux de la fille d'un baron.

Lionel lui saisit brusquement les deux mains, qu'il secoua avec violence, en lui disant:

—Eh bien oui, je l'aime de tout mon cœur, je l'aime de toute mon âme, je l'aime comme un fou, comme un imbécile que je suis; promettez-moi que vous ne me parlerez jamais d'elle, ou je ne vous revois de ma vie.

M. Pointal le regardait avec un profond étonnement, il était frappé du changement qui s'était fait en lui et de l'expression douloureuse de sa figure presque décomposée. — Ah! mon cher garçon, lui dit-il enfin, je ne me doutais pas que la blessure fût si profonde. Pardonne-moi mes sottes plaisanteries, je t'en ferai grâce à l'avenir...... Mais dispose de moi, n'y aurait-il pas quelque moyen...

Lionel appliqua la paume de sa main droite sur la bouche du notaire, en s'écriant: — Taisez-vous donc, monsieur Pointal; un vieux tabellion ne doit jamais dire de sottises.

A ces mots, il s'éloigna rapidement. Vingt minutes plus tard, comme il venait de traverser la cour du Carrousel, il s'accouda sur le parapet du quai avant de passer le pont, et il resta quelques instants immobile, contemplant le reflet rougeâtre des réverbères dans la Seine, où frissonnaient et se tortillaient de longs serpents de feu, qui traversaient toute la largeur du fleuve. Au bout de chacun de ces serpents Lionel croyait apercevoir une tête brune, dont les yeux étincelants le narguaient du fond de l'eau.

—Eh quoi! pensa-t-il, elle, toujours elle, jusque dans les profondeurs de la Seine!

Il reprit sa route, furieux contre lui-même, contre la ténacité de ses souvenirs, contre les impuissances de sa volonté, contre tous les hobereaux, contre toutes leurs filles et contre toutes les femmes en général; mais M. Pointal l'avait calomnié, il ne mêlait point le gouvernement dans cette affaire. Il finit par songer à cette personne très malheureuse qui avait pourtant réussi à se consoler et qui avait élevé un autel au Temps, dieu consolateur.—Eh! oui, se dit-il, avec le temps on se console de tout, il ne s'agit que de le pousser avec l'épaule.

Quand il eut regagné son logis, pendant que le pied sur le seuil il retirait sa clé de la serrure, il fit du regard le tour de sa chambre, et cette triste chambre lui sourit. Il lui parut qu'il n'était pas seul, qu'il y avait là quelqu'un qui avait pensé à lui en son absence, quelqu'un qui l'attendait et qui allait s'asseoir à sa table pour travailler avec lui, coude à coude, les yeux dans les yeux. Il ne se trompait pas, il n'était point seul; s'il n'avait pas épousé Mlle de Saligneux, il avait épousé la pauvreté, et cette bonne ménagère nous tient toujours compagnie, elle est toujours là, elle met sa main dans tous les détails de notre existence, elle ne nous oublie jamais et ne nous permet jamais de l'oublier.

XVI

On raconte qu'Abbas-Pacha, vice-roi d'Egypte vivait toujours seul. Haïssant les villes et les hommes, invisible à son peuple comme aux étrangers, ses retraites favorites étaient de somptueux palais qu'il s'était bâtis dans le désert. Il s'y enfermait avec des bêtes féroces qu'il avait rassemblées dans ses ménageries et avec un petit nombre de serviteurs rampants et craintifs, que ses sourcils faisaient trembler. Sa fin fut aussi tragique que sa vie avait été solitaire; deux de ses esclaves l'étranglèrent dans son sommeil.

Depuis la scène violente qu'il avait eue avec son fils, depuis le billet déchiré et brûlé, depuis l'avortement du projet qui lui était cher, l'existence que menait M. Têterol à la Maison-Blanche ressemblait à celle d'Abbas-Pacha dans ses palais écartés. A vrai dire, il n'avait pas de ménageries, mais ses chiens de garde bien endentés et toujours aboyants lui en tenaient lieu. Il ne se plaisait que dans la société de son bouledogue à la lèvre noire et pendante; il lui donnait tour à tour du sucre et le fouet, le docile animal se laissait sucrer et fouetter avec une égale soumission: c'était le seul être qui aimât M. Têterol comme M. Têterol voulait être aimé. Ce solitaire vivait enfermé dans les murs de son enclos, ou, pour mieux dire, dans son chagrin sauvage, qui était une forteresse ou une prison. Du matin au soir, toujours grommelant, toujours vibrant, orageux et farouche, il gourmandait et malmenait son monde, qu'il mettait sur les dents. Son humeur, jadis terrible, était devenue massacrante; sa seule joie était de gratter ses domestiques, ses ouvriers, pour les trouver en faute; quand il y avait réussi, il se livrait à des emportemens qui le soulageaient. Il mêlait à tous les incidens de ses journées la colère qu'il nourrissait contre son héritier rebelle il la mangeait avec son pain, il la buvait avec son vin, il la respirait dans l'air et s'en prenait à tout venant. Le soir surtout, après son dîner, lorsqu'il venait à penser à la contre-lettre déchirée sous ses yeux, il voyait rouge, et il éprouvait l'impérieux besoin de casser quelque chose; Joseph, son valet de chambre, qui s'en doutait, se tenait prudemment à distance. Des semaines s'écoulèrent, et M. Têterol ne cessait pas de geindre; mais sa colère ne mollissait pas. Le cœur de cet homme était de granit comme sa tête et ses bras, et le temps passait sur ses implacables rancunes sans en émousser les angles. Plus heureux qu'Abbas-Pacha, il ne fut point étranglé pendant son sommeil; mais il est probable que ses gens formaient à son endroit des souhaits peu charitables et qu'ils auraient tous quitté son service, s'il n'avait eu la précaution de les bien payer sans les faire jamais attendre.

Il reçut un matin la lettre suivante, que lui adressait M. Pointal à l'insu de Lionel:

"Mon vieil ami, est-il bien possible que vous vous soyez brouillé avec votre fils, qui est un si bon fils, dont vous n'avez jamais eu à vous plaindre, et que vous compromettiez par vos duretés une carrière qui s'annonçait si brillamment? J'ai rencontré l'autre jour Lionel. Ah! mon ami, si vous saviez où loge le prince de Galles et ce qu'il mange, votre orgueil paternel saignerait. Allons, faites un effort sur vos ressentiments, que j'ai peine à m'expliquer; mais eussiez-vous dix fois raison; la colère passe, l'affection reste. Ecrivez-moi quelques lignes que je puisse montrer à Lionel; il ira sur-le-champ vous trouver, et avant cinq jours tout sera fini. Il ignore, cela va sans dire, la démarche que je tente auprès de vous et que je vous supplie au nom de notre vieille amitié de prendre en bonne part."

M. Têterol plongea aussitôt sa plume dans l'encrier, et de sa grosse et lourde écriture il traça la réponse que voici:

"Mon cher ami, que Lionel mange au café Anglais ou dans une gargote ou qu'il ne mange pas du tout, qu'il habite un galetas ou un palais, qu'il s'amuse ou qu'il s'ennuie avec sa coquine, qu'il fasse des dettes que je ne paierai pas ou qu'il ne fasse rien, je m'en soucie comme d'un fétu et tout cela m'est aussi égal que les choses de la lune. J'avais la faiblesse d'adorer ce garçon; il m'a manqué de respect, il a méprisé mes volontés, il m'a bravé et outragé; je l'ai arraché de mon cœur, il n'y rentrera pas, et je désire ne plus entendre prononcer son nom. Vous m'écrivez, dites-vous, à son insu; je n'en crois rien. Il regrette sa bonne vache à lait qui se laissait si aisément traire; tant pis pour lui, qu'il apprenne à pâtir! Vous savez quels sacrifices j'ai faits pour lui; il n'aura plus un sou de son père. Désormais il est pour moi un étranger ou un mort. Vous m'assurez que la colère est un sentiment passager; je sais, moi, que les miennes sont éternelles, et je sais aussi que, ne m'étant jamais mêlé de donner des conseils aux autres, je n'aime pas beaucoup qu'on m'en donne. Ainsi restons-en là, et croyez-moi votre serviteur."

Le lendemain du jour où il avait expédié cette réponse, M. Têterol reçut la visite de M. Crépin, qui était resté longtemps sans venir le voir, n'ayant plus de marché à conclure avec lui; mais l'agent d'affaires de Bourg venait d'apprendre d'un quidam de Saligneux, grand colporteur de nouvelles, que le potentat de la Maison-Blanche avait eu des raisons avec son fils. Il avait profité de sa première demi-journée de loisir pour monter en wagon, puis en patache, et il accourait, étant un de ces corbeaux qui flairent de loin le cadavre. Il arriva à la Maison-Blanche au moment où M. Têterol, après son dîner, conversait avec ses sombres pensées, à demi couché sur un sofa. Il avait l'air d'un vieux lion blessé, quaerens quem devoret; mais M. Crépin, si fluet qu'il fût, abordait familièrement les lions, et il ne craignait pas les rebuffades, quand il y avait quelque chose à gagner. Il entra dans la caverne le visage assuré, la bouche en cœur, en disant:

—Il y a bien longtemps, monsieur Têterol, que je n'ai eu le plaisir de vous voir, et il me tardait de venir chercher des nouvelles de votre aimable santé. Vous allez bien?

M. Têterol haussa les épaules, et le regardant de travers:—Quand donc perdrez-vous l'habitude, monsieur Crépin, de me faire des questions idiotes?

—Excusez-moi, je sais que vous vous portez comme un chêne. Cependant je vous trouve aujourd'hui la figure un peu éprouvée.

—J'ai ma figure de tous les jours, repartit le terrible bourru; ne faudrait-il pas que je me fisse une figure tout exprès quand j'ai l'honneur de recevoir chez moi l'illustre M. Crépin?

L'ex-intendant fit une courbette et reprit:—Est-il permis du moins à vous demander comment se porte M. votre fils? Il est ici sans doute, et j'espère que vous voudrez bien me présenter à ce beau garçon.

Le vieillard lui cria:—Je vous défends de me parler de lui.

—Pourquoi cela? repartit M. Crépin en feignant la surprise.

—Je crois vraiment que vous me questionnez.

—Je n'aurais garde, je suis l'homme le moins curieux du monde; mais je ne pensais pas vous être désagréable en vous parlant de ce jeune homme délicieux et distingué, qui a le bonheur d'être votre fils et dont vous faites gloire, que vous adorez....

—Je le hais, interrompit M. Têterol, qui serra si fort entre son pouce et son index le poignet de l'agent d'affaires qu'il faillit le briser.

M. Crépin ne put retenir un cri de douleur:—Ah! permettez, je n'y suis pour rien, fit-il en secouant sa main pour s'assurer qu'elle tenait encore à son bras. Mais qu'est-ce à dire et qu'avez-vous à reprocher à ce fils adoré? Aurait-il fait par hasard un trou à la lune?

—Vous vous imaginez bonnement que je vais vous raconter mes affaires.

M. Crépin fit mine de s'en aller.—Je vois que je suis mal tombé, dit-il. Dieu vous garde en paix, monsieur Têterol! je reviendrai un jour que vous serez moins nerveux.

—Restez, je vous l'ordonne, lui repartit brutalement M. Têterol, en lui mettant la main sur l'épaule pour l'obliger à se rasseoir.

Dix minutes plus tard, cédant au désir de remâcher ses chagrins en les racontant, il était occupé de lui narrer par le menu toute l'histoire, et il accompagnait son discours de grands gestes et de force imprécations. Quand il eut fini:

—C'est un drôle de pistolet que votre fils, s'écria M. Crépin, qui avait écouté ses récits avec la plus religieuse attention. Peste! refuser une Saligneux! Il est bien dégoûté, ce monsieur. Il faut qu'il ait quelque attache....

—Avez-vous [illegible] de dire? C'est un merci[illegible] une imagi[illegible] [illegible] il s'est emparé [illegible] bien peu de chose que la volonté d'un père.

—M'entendez-vous, maître Crépin? Un père est tout.

—C'est votre opinion, mais ce n'est pas celle des drôlesses.

—Un père est tout, vous dis-je, répéta avec véhémence M. Têterol. Un père a le droit de commander, de décommander, d'arranger, de déranger, de défaire et de faire tout ce qui lui plaît.

—Parbleu! feu Saturne mangeait ses enfants à la croque au sel, et on assure qu'il les digérait très facilement.

—Qu'ai-je affaire de votre Saturne! Je vous parle de mon fils.

—C'est convenu, et je vous déclare que sa conduite me paraît inexcusable. Mlle de Saligneux est une si charmante personne!

—Je suis désolé de n'être pas de votre avis, je la trouve moi fort déplaisante, répliqua le contredisant vieillard.

—Depuis quand? Il me semble qu'autrefois....

(A continuer.)

Achetez votre charbon aux plus bas prix du marché, chez Hy. J. Montagnet, à 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 met 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 de la maison Andrieu, pour dames, cavaliers, jeunes garçons et enfants, sont confectionnées solidement et à très bon marché.