L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.
MERCREDI 16 JUILLET 1879.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

Service entre la Nouvelle-Orléans et Marseille, via Havane, Cadix et Barcelone.

SUSPENDU PENDANT LA QUARANTAINE.

Cette ligne prend aussi du frêt pour GENES.

Pour frêt ou passage, s'adresser à

L. GRAND, agent,
Cour Gallier, lettre H.

26 jan—1an

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

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

FRANCE, Trudelle, mercredi, 16 juillet.
CANADA, Frangeul, mercredi, 23 juillet.
LABRADOR, Sanglier, mercredi, 30 juillet.

Prix du passage pour le Havre.

Première cabine (vin compris)............$100
Cabines à l'arrière du salon des premières.$ 80
Deuxième cabine (vin compris).............$ 65

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

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

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

4 oct—1an

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 17 sept.

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

PRIX DU PASSAGE:

De Brême, Southampton ou le Hâvre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre...$150 | Entrepont...$36.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Hâvre ou Brême:
Chambre...$150 | Entrepont...$45.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre...$25 | Entrepont...$15.

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
Du à Indianola.....................45 50

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

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

Pour [illegible], s'adresser à
Ed. F. STOCKMEYER & CO.,
Agents,
No. 48 de la rue de l'Union.

12 sin—

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 ponctuellement pour les ports ci-dessus le dimanche 29 juin 1879, à 8 heures, du Picayune Tier, vis-à-vis le marché à la viande.

Pour frêt ou passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à
S. OTERI & B.IO.
28 et 25 rue Front et 24 et 26 rue Fulton, entre les rues Gravier et Poydras.

N.B.—Le WARD fera son service en connexion avec la ligne régulière de goëlettes sur la même ligne. 2 mars—79—1an

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 23 juillet, à 8 h. A. M.

L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 1/2 pour cent.

Passage—Cabine..............$40
Entrepont..............20
Billets d'excursion......75

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

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

6mai—1an

BELFAST & GLASGOW STATE LINE.

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

Cabines de première classe, salon, une seule cabine.

BILLETS, $65 à $70, pour tous les points de l'Europe, aux prix les plus bas. Billets de retour bons pour 12 mois $100 à $120. Seconde cabine, une seule cabine $40, billets de retour $60.

Pour billets, informations, etc., s'adresser à
AUSTIN, BALDWIN & CO,
72 Broadway, New-York,
ou à A. L. 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. 13 mars—6m

For New York direct.

Cromwell Line.

The line is composed of the following steamers:
NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER
Steamship
NEW ORLEANS,
Capt. T. P. C. Halsey,
will leave her wharf, foot of Toulouse street,
Wednesday, July 23 d, at 8 A. M.
Insurance on cargo by this line 1/2 per cent.

Cabin Passage..............$40
Steerage...............20
Excursion tickets.........75

Through bills of lading given to 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.

VAPEURS.

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 nouveau et superbe steamer à vapeur
WHISPER, en remplacement du NATCHEZ,
B. S. Leathers, Capitaine,
J. F. Muse, Commis.

Se rendant à Vicksburg à la ligne Pariset pour les Bayous Yazoo, Tallahatchie, 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 frêt ou passage, s'adresser à bord ou à JANNEY & YORK, 106 Commune et J. E. CARLIN 17 rue Tchoupitoulas.

Paquet régulier des Opelousas. Partant tous les Mardis à 5, h du soir.

Pour Washington, Opelousas, Port-Barré, Plaquemine, Churchville et tous les débarcadères sur la côte, la rivière Atchafalaya et le bayou Courtableau.

Le nouveau steamer léger tirant d'eau
YAZOO,
W. CRAWFORD, capitaine,
J. E. SCHMIDT commis.

Partira comme ci-dessus.
Pour frêt ou passage s'adresser à bord ou à
Pour frêt ou passage s'adresser
à GEO. D. HITE, rue Gravier 142.
ALORD & McPEAKE, rue Gravier 132.

21 déc—

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

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

Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les MARDIS à 10 heures du matin, JEUDIS et SAMEDIS à midi.

Retour: à partir de Donaldsonville tous les MERCREDIS, VENDREDIS et DIMANCHES.

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

Pour frêt ou passage, s'adresser à bord ou à
E. RIVET,
106 rue Decatur, près St. Louis.

P. S. Un commis recevra du chargement sur la Levée, à la tête de la rue Bienville, pour recevoir frêt.

16 juillet—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 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 frêt reçu au même endroit, à 2 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE, Surintendant.

4 déc—

ARRANGEMENT D'ÉTÉ.

Pour Mandeville et Covington.

Les bateaux à vapeur des Etats-Unis NEW CAMELIA et ABITA partent du Nouveau Lac à l'arrivée des trains du chemin de fer City comme suit:

NEW CAMELIA—Les Lundis et Jeudis à 12 M., et les Samedis pour Mandeville et Madisonville à 4 P. M.

ABITA—Les Mardis, Mercredis et Vendredis à 4 P. M., et les Samedis pour Covington directement, à 4 P. M.

RETOUR:

NEW CAMELIA—Les Lundis de Madisonville, à 6 A. M.; de les Mardis et Vendredis de Covington, à 6 A. M.

ABITA—Les Lundis, Mercredis, Jeudis et Samedis de Covington, à 6 A. M.

Prix du passage pendant la semaine:
CAMELIA—A Mandeville, 50 sous; à Covington, 75 sous.
ABITA—A Mandeville, 25 sous; à Covington, 50 sous.

EXCURSION DU DIMANCHE.

LE NEW CAMELIA part pour Mandeville à l'arrivée des trains de 7 h. A. M., 3 h. P. M. et 8:30 h. P. M.

A l'arrivée du CAMELIA, l'ABITA part pour Mandeville et Covington à 10 A. M., et à 6 P. M.

RETOUR.

Le NEW CAMELIA part de Mandeville à 11 A. M., et 6 P. M., et l'ABITA, de Covington, pour faire sa jonction avec le CAMELIA, à 7 A. M. et à 3 P. M.

PRIX DE L'EXCURSION DU DIMANCHE.

Traversée, aller et retour, de n'importe quel côté, entre la Nouvelle-Orléans et Mandeville. 50 sous.

Prix de la Nouvelle-Orléans à Covington, de n'importe quel côté, 75 sous.

Prix entre Mandeville et Covington, n'importe quel côté, 25 sous.

Deux lignes de voitures feront connection avec les vapeurs à l'ancien débarcadère (Old Landing.)

Le frêt sera reçu tous les jours, à son débarcadère, Nouveau Bassin, près le Pont Magnolia.

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

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

Pour plus amples informations, s'adresser à
C. M. SORIA.

22 av.79—6m Au No 26 de la rue de l'Union.

Pour la Baie St-Louis, la Passe Christian, Mississippi City et Biloxi

NEW CAMELIA

Part de la ville les mercredis, à l'arrivée du convoi de 8 heures du matin; les vendredis, à l'arrivée du convoi des chars de 11 heures du matin, chars de la rue du Canal.

Au retour, il partira de Biloxi le même soir et de la Passe Christian les samedis 6 heures du matin et de la Baie St-Louis à 7 heures.

Le frêt sera reçu au débarcadère du New Camellia au Bassin Neuf, côté de la rue Delord, tout le jour le mardi et le mercredi jusqu'à 7 heures du matin, aussi le jeudi et jusqu'à 9 heures vendredi matin.

Passage pour la Baie et la Passe, $1; Biloxi, $1 25, chaque fois. Repas 50 cents. Il y aura un restaurant à bord.

Le frêt sera reçu à très bas prix.

Pour plus amples renseignements, s'adresser à
C. M. SORIA, Agent,
14, rue de l'Union.

N. B.—Le service dont il est question sera fait régulièrement, à moins que le mauvais temps ou les eaux basses ne l'empêchent.

10avril—6m

POUR MANDEVILLE.

Le steamer en fer, rapide et bati sur la Clyde,

HÉROÏNE.

NOUVEL ARRANGEMENT, COMMENÇANT DIMANCHE, 15 JUIN 1879.

Départs de l'extrémité du nouveau lac:

Excursions du DIMANCHE, à l'arrivée des trains de 7 A. M. et de 3 et 8 P. M.
LUNDI, à l'arrivée du train de 4 P. M.
MARDI.
Excursions du MERCREDI, à l'arrivée des trains de 9 A. M., et de 3:30 et 8 P. M.
Excursions du JEUDI, à l'arrivée des trains de 9 A. M. et 3:30 et 8 P. M.
VENDREDI, à l'arrivée du train de 9 A. M.
Excursions du SAMEDI, à l'arrivée des trains de 9 A. M. et de 4 P. M.

RETOUR: Partira de Mandeville:

Excursion du DIMANCHE, à midi et à 6 P. M.
LUNDI, à 7 A. M.
MARDI, à 7 A. M.
Excursion du MERCREDI, à 7 A. M., 1 P. M. et 6 P. M.
Excursions de JEUDI, à 7 A. M., 1 P. M. et 6 P. M.
VENDREDI, à 7 A. M.
Excursions du SAMEDI, à 7 A. M., 1 P. M. et 6:30 P. M.

Prix pour Mandeville et Lewisburg

Cinquante (50) cents.

PRIX POUR LES JOURS D'EXCURSION:
(Des deux côtés du Lac)

Le matin, aller et retour, pour toute la journée.............50 cts
Le soir, aller et retour.............50 cts

Le frêt sera reçu au pont Magnolia, Nouveau Canal, côté de la rue Delord, tous les jours, le "Dimanche excepté," jusqu'à 4 P. M.

Pour frêt ou passage, s'adresser à
W. G. COYLE,
35 rue Carondelet, coin Gravier.

Repas 50 cents à
l'HOTEL COLOMBE.

Près le débarcadère du "Héroïne" à Mandeville.

28 mai—

☞Le steamship HARRY WRIGHT fera connexion avec l'HÉROÏNE et fera le commerce entre Covington et la Nlle-Orléans.

CHEMINS DE FER.

Grande Route de Jackson.

Chicago, St-Louis & New-Orléans R. R.

LA ROUTE LA PLUS RAPIDE POUR L'EST.

A partir du 6 avril 1879, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DÉPART.	ARRIVÉE.
Express No 1, 5.15 P. M.	Express No 2, 9.30 A. M.
Mixed No 3—7 h. A. M.	Mixed No 4—7:10 P. M.

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

Le train d'excursion du SAMEDI pour McComb City part à 3:30 P. M.

L'EXCURSION DU DIMANCHE pour McComb City part à 7 heures A. M.

DES WAGONS-DORTOIRS PULLMAN VONT JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS, O. et CHICAGO, sans changement. Pour St-Louis un wagon-dortoir est ajouté aux trains, 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.

Wagons-dortoirs jusqu'à CHATTANOOGA, pour les SOURCES DE LA VIRGINIE, tous les jours, sans changement.

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

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

10nov—

Great Jackson Route.

Chicago, St-Louis & New Orleans R.R.
THE QUICKEST ROUTE EAST.

Trains will leave and arrive as the Calliope Street Depot, on and after April 6th 1879, as follows:

LEAVE.	ARRIVE.
Express No 1, 5:15 p. m.	Express No 2, 9.30 a. m.
Mixed No 3...7:00 a. m.	Mixed No 4...7:10 p. m.

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

SATURDAY accommodation for McComb City leaves at 3:30 P. M.

SUNDAY EXCURSION to McComb City leaves at 7 A. M.

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

Sleeping Cars through to CHATTANOOGA, for the VIRGINIA SPRINGS, daily without change.

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—

New-Orleans and Mobile Rail Road

(LIGNE RAPIDE DE MOBILE.)

La route la plus courte pour toutes les villes de l'Est. Transporte la malle et l'Express du Sud.

A partir de DIMANCHE, 25 MAI 1879, les trains arriveront à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partiront comme suit:

Départ	Arrivée.
No 1, Express, tous les jours 7:30 a.m.	No 2, Express, tous les jours 7:41 a.m.
No 3, Express, tous les jours 5:00 p.m.	No 4, Express, tous les jours 9:14 p.m.
No 5, Train d'agrément, tous les jours, excepté le dimanche....3:30 p.m.	No 6, Train d'agrément, tous les jours, excepté le dimanche....9:25 a. m.

Seule ligne qui ait des wagons-dortoirs de Pullman sur toute la route, sans changement, jusqu'à Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery, et St-Louis. 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.

29nov—

NEW ORLEANS AND MOBILE RAIL ROAD (MOBILE FAST LINE.)
THE SHORTEST ROUTE TO ALL EASTERN CITIES.

CARRIES THE GREAT THROUGH MAIL AND SOUTHERN EXPRESS.

On and after SUNDAY, MAY 25th 1879, trains will arrive and leave depot, foot of Canal Street, as follows:

LEAVE.	ARRIVE.
No. 1 Express daily.......7:30 a. m.	No. 2 Express, daily.......7:41 a. m.
No. 3 Express daily.......5:00 p. m.	No. 4 Express, daily.......9:14 p. m.
No 5. Coast accom., daily, except Sunday 3:30 p.m.	No 6 Coast accom., daily, except Sunday 9:25a. m.

Only line running Pullman Palace Sleeping Coaches through without change to Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery and St. Louis. Only one change to NewYork 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.

29novif

GRAND CHEMIN DE FER

Portant la malle des Etats-Unis entre la Nlle Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.

LE FERRY partira du pied de la rue Ste-Anne tous les jours, à HUIT HEURES A. M. et se reliera au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 8 h. 25 A. M.

Le frêt pour tous les points du Bayou Lafourche entre Lobdelleville et Lockport, sera transporté aux taux de bateau à vapeur pour toute la route.

Les taux de frêt, pour les points sur l'Atchafalaya et le Tèche, au-delà de Morgan City, est réduit pour le moment. Des contrats spéciaux pour frêt sur marchandises expédiées pour ces points devront être faits, avant l'expédition, avec Thomas A. Stephens, agent général, au pied de la rue Ste-Anne. Le frêt pour tous les points doit être payé d'avance. Comme avantage spécial à nos clients réguliers, des taux spéciaux, sous forme de billets dits "commutation" seront accordés à ceux qui n'expédient que par ce chemin de fer.

Tout ce que le frêt soit promptement expédié il doit être délivré avant 3 heures; le frêt reçu après cette heure partira par les trains suivants.

Billets "commutation"—500 milles pour $15.—Ces billets ne sont émis qu'en faveur des personnes à qui la compagnie juge convenable de ce donner.

GEO. PANDELY, Surintendant.

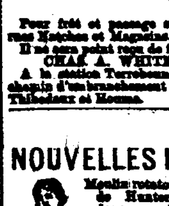
Pour frêt et passage s'adresser au quai des rues Natchez et Magasins.

Il ne sera reçu aucun frêt après 5 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO. Agents.

A la station Terrebonne le chemin se relie au chemin d'embranchement de Thibodeaux, allant à Thibodeaux et Houma.

NOUVELLES INVENTTION



Moulin rotatoire à farine perfectionné de Hunter. Onze compléments dans un. Plus de 250 000 maintenant en usage. Chaque famille devrait en avoir un. On demande des agents pour la Louisiane et la Géorgie.

Rayon $1 par réchaud et poêle.

Conditions spéciales pour les agents.

JAMES H. REYNOLDS
Rue Baronne 90.

FOURS.

Les fours de cuisine de Robert E. Lee, fabriqués avec le meilleur fer; brûlant peu de combustible et excellents pour cuire le pain d'une manière égale. Garantis pour donner satisfaction complète ou l'argent est remboursé.

A chaque acheteur un baquet rotatoire sera donné.

FLAMBEAU.—Aucun danger des étincelles; le vent ou la pluie ne peut l'éteindre; il ne peut faire explosion. Tous les bateaux à vapeur devraient en avoir un.

CLOCHES ELECTRIQUES.—Point de fils ou cloche ou de crane ni sujets à se déranger. Toujours bonnes. Elles peuvent se placer partout. D'une valeur spéciale pour les familles et les bateaux à vapeur. Demandez pour un prix. Venez les examiner.

JAMES H. REYNOLDS,
90........Rue Baronne........90

Entre les rues Union et Perdido.
1erma!—79—1 an NLLE-ORLEANS, LBB

Avis aux Contribuables.

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

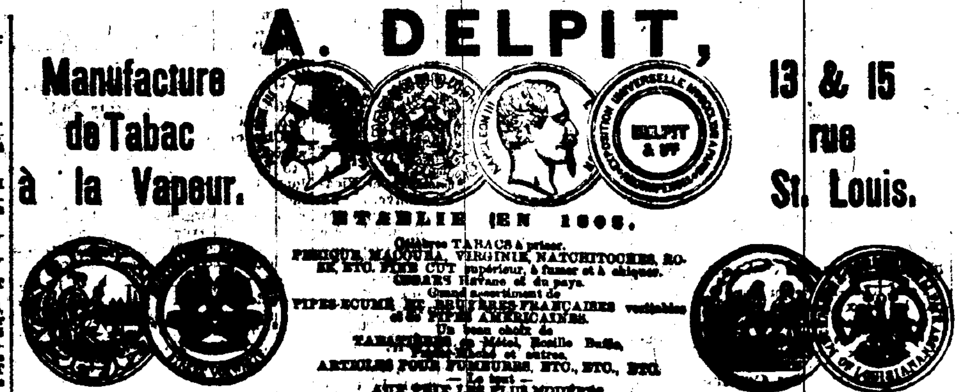
JOHN T. DUFOUR,
Courage de la Bourse.

56

A. DELPIT,

Manufacture de Tabac à la Vapeur.

13 & 15 rue St. Louis.



ETABLIE EN 1868.

Célèbres TABACS à priser. PERIQUE, MACOUBA, VIRGINIE, NATCHITOCHES, ROSE, ETC. FINE CUT supérieur, à fumer et à chiquer. CIGARS Havane et du pays. Grand assortiment de PIPES-ECUME, DE BRUYERES FRANÇAISES véritables et de PIPES AMERICAINES. Un beau choix de TABATIERES, de Métal, Ecaille, Buffle, Bois, et autres. ARTICLES POUR FUMEURS, ETC., ETC., ETC. — Le tout — AUX PRIX LES PLUS MODERES, en gros et en détail.

BASSETTI & XIQUES.

CHOICE FRUIT SYRUPS.

(SIROPS DE FRUITS DE CHOIX.)

En caisses de Douze Bouteilles assorties sur commande.

ANANAS, FRAMBOISE, FRAISE, LIMON, FLEUR D'ORANGER, NATUREL, VANILLE, GROSEILLE, ORGEAT, ROSE.

Nous recommandons nos Sirops de fruits pour leur pureté. Notre nom et notre marque de fabrique sont sur les étiquettes. 67 et 69 RUE DECATUR.

12mai—3m

BLADON SPRINGS,

(Sources de Bladon),

DANS L'ALABAMA.

L'HOTEL de ces fameuses Sources, qui sont considérées comme les premières du Sud, est ouvert depuis le 1er mai 1879. Les personnes atteintes de maux chroniques d'estomac et d'intestin, de maladies des reins, de maladies chroniques du foie et de la rate, de la syphilis, de toutes formes, de rhumatismes; les femmes atteintes des affections dont elles souffrent habituellement, devraient avoir recours à un meilleur moyen de guérison que l'usage de ces eaux. Les premiers médecins du Sud ont constaté l'efficacité. Un chimiste de premier ordre en a fait l'analyse et a déclaré qu'elles sont les meilleures du monde.

Ceux qui cherchent le plaisir trouveront à l'établissement de la bonne musique, une salle de bal, des salles pour les amateurs de pêche. On trouvera à la buvette les liqueurs et les vins les plus fins. Les steamers qui transportent la malle des Etats-Unis partent de Mobile, tous les mardis et samedis soir. Aller et retour, $17, et le billet est bon jusqu'à ce qu'on s'en serve.

Il y a une malle tous les jours, excepté le lundi.

Pour l'analyse et les renseignements, s'adresser à J. COWNER & CO., Bladon Springs, Ala. Ou à B. WARD Mobile, Ala., agent général pour la vente des eaux. 15 mai—3m.

H. J. RIVET,

PHARMACIEN-DROGUISTE

Importateur de Médicaments Patentés Français.

Agent du "TEXAS COTTON WORM DESTROYER." Propriétaire des célèbres Bitters Our Own Louisiana Aromatic Bitters. 58 rue de Chartres et 36 rue Bienville, Nlle-Orléans.

17 avril 79.—1 an

PHARMACIE DUCONGE,

39........RUE DE CHARTRES........39
NOUVELLE-ORLÉANS.

A. CARROUCHE,

SUCCESSEUR.

Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie, favorablement connue un assortiment complet de: MEDICAMENTS PATENTES, FRANÇAIS, ANGLAIS et AMERICAINS, ainsi que de DROGUES, PRODUITS CHIMIQUES, PEINTURES, PARFUMERIE, en un mot, tout ce qu'on trouve généralement dans un établissement de premier ordre. M. Carrouche reçoit directement de Paris tous les médicaments patentés dont nous donnons chaque jour l'énumération complète dans une autre colonne. La maison sollicite des ordres de la campagne et garantit de les remplir avec célérité. Dépôt du Sirop pectoral balsamique de Duponget. Agence pour la vente du Willow's Eveningary Remedy.

1 sept78—1 an

BILLETS DE CHEMINS DE FER

A un escompte de $2 à $10 sur tous prix à tous les points.

W. H. BARNETT,

Courtier de billets de chemin de fer, 142 rue de la Commune, vis-à-vis l'Hôtel St. Charles.

14 mars au 1er sept—D M J

Etat annuel de la Compagnie d'Assurances de la Nlle-Orléans,

Jusqu'au 31 décembre 1878.

1805.......ETABLIE EN.......1805

Primes de feu	$253,437 39	
Primes maritimes	65,697 74	
Primes de rivière	36,923 63	
Total des primes.		$356,058 76
Moins		
Primes sur risques non expirées	$92,675 43	
Primes remboursées	10,416 15	
Réassurances	20,506 96	—123,596 56
Primes nettes		$232,460 20
Intérêt sur placements		36,242 06
		$268,702 26
A déduire:		
Pertes par le feu	$30,546 19	
Pertes maritimes	26,924 70	
Pertes de rivière	6,700 88	
	$64,171 77	
Réfaction (rebate) au lieu de participation.	41,464 78	
Dépenses générales, taxes, bureau des assureurs, affranchissements des de charité et cancellations.	56,806 31	—162,442 86
Profit net		$106,259 42
A déduire:		
Dividende de juin 1878	$25,000 00	
Dividende de décembre 1878	25,000 00	
Surplus, fonds de réserve	56,259 42	
		106,259 42

ACTIF DE LA COMPAGNIE.

Argent en banque	$53,682 42
Primes en voie de collection	64,062 30
Premium notes	19,466 45
Dû par des agents	1,842 22
Propriétés foncières	142,236 42
Billets de 1re hypothèque et billets garantis par nantissements	170,877 06
Gold bonds des Etats-Unis, chemins de fer urbains de la Nlle-Orléans, bons de première hypothèque du Jackson and Great Northern railroad, bons consolidés de l'Etat de la Louisiane, actions de banques, de compagnies d'assurances et des water works	227,272 07
Total de l'actif	$685,455 84

PASSIF.

Capital en actions	$500,000 00
Réserve pour ré-assurances	92,675 43
Dividendes non réclamés	9,520 99
Pertes ajustées non réclamées	2,000 00
Dividende semi-annuel, décembre 1878	25,000 00
Surplus, fonds de réserve	56,259 42
Total du passif	$685,455 84

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 15 janvier 1879.

TH. BUISSON, Troisième Justice de Paix.

BUREAU DU NEW ORLEANS INSURANCE Co., Coin Camp et Canal. Nlle-Orléans, 13 janvier 1879.

A un meeting du Conseil de Direction tenu le 11 janvier 1879, il a été résolu de payer, sur demande, le dividende-intérêt semi-annuel de CINQ POUR CENT sur le fonds capital aux actionnaires ou à leurs ayant-droit.

DIRECTEURS.

C. T. DUGAZON, H. GALLY,
CHS. LAFITTE, W. A. BELL,
CHS. E. SCHMIDT, ANT. CARRIÈRE,
CHS J. LEEDS, JULES ALDIGÉ,
D. FATJO, PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER, JULES TUYES.

17jan—

Annual statement of the New Orleans Insurance Company,

UP TO DECEMBER 31st 1878.

1805.......ESTABLISHED IN.......1805

Fire premiums	$253,437 39	
Marine premiums	65,697 74	
River premiums	36,923 63	
Total premiums.		$356,058 76
Deduct—		
Premiums on risks not terminated	$92,675 43	
Return premiums	10,416 15	
Reinsurances	20,506 96	—123,596 56
Net earned premiums		$232,460 20
Interest on investments		36,242 06
		$268,702 26
Deduct—		
Fire losses	$30,546 19	
Marine losses	26,924 70	
River losses	6,700 88	
	$64,171 77	
Rebate in lieu of participation	41,464 78	
General expenses, taxes, board of underwriters, charities, donations and cancellations	56,806 31	—162,442 86
Net profit		$106,259 42
Deduct—		
Dividend of June 1878	$25,000 00	
Dividend of December 1878	25,000 00	
Surplus, reserved fund	56,259 42	
		106,259 42

The Company has the following ASSETS:

Cash in bank	$53,682 42
Premiums in course of collection	64,062 30
Premium notes	19,466 45
Due by agents	1,842 22
Real estate	142,236 42
First mortgage notes and pledge notes	170,877 06
United States gold bonds, New Orleans city railroads, Jackson and Great Northern railroad first mortgage bonds, Louisiana State consols, bank, insurance and waterworks stocks	227,272 07
Total assets	$685,455 84

LIABILITIES.

Capital stock	$500,000 00
Reinsurance reserve	92,675 43
Dividends unclaimed	9,520 99
Loss adjusted, not claimed	2,000 00
Dividend, semi-annual, December 1878	25,000 00
Surplus, reserve fund	56,259 42
Total liabilities	$685,455 84

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

J. W. HINCKS, Secretary. J. TUYES, President.

Sworn to and subscribed before me, this 15th day of January, 1879.

TH. BUISSON, Third Justice of the Peace.

OFFICE OF THE NEW ORLEANS INSURANCE Co., Corner Camp and Canal Streets, New Orleans, January 13, 1879.

At a meeting of the Board of Directors held on the eleventh day of January, 1879, it was resolved to pay, on demand, the semi-annual interest dividend of FIVE PER CENT on the capital stock to the stockholders or their legal representatives.

DIRECTORS.

C. T. DUGAZON, H. GALLY,
CHS. LAFITTE, W. A. BELL,
CHS. E. SCHMIDT, ANT. CARRIERE,
CHS. J. LEEDS, JULES ALDIGE,
D. FATJO, PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER, JULES TUYES.

17jan—

LIBRAIRIE FRANÇAISE.

HÉBERT & Cie.,

59 Rue de Chartres, coin Bienville

NEW-ORLEANS, La.

Collection à 50 cents le volume.

AMÉDÉE ACHARD—La robe de Nessus...Les Dernières marquises...Les Rêveurs de Paris...Le roman du mari...Madame Rose...Brunes et Blondes...La chasse Royale, 2 vols...Le Sabotière...La famille Aubernin...La misère d'un millionnaire...Parisiennes et Provinciales...Les campagnes d'un Roué...Les filles de Jephté...L'ombre de Ludovic.

ELIE BERTHET—Le dernier Irlandais...La Bastide rouge...La roche tremblante.

H. DE BALZAC—La maison du chat qui pelotte...La Paix du ménage...Mémoires de deux jeunes mariées...La femme de trente ans...Le contrat de mariage...Modeste mignon...Béatrix...Honorine...Ursule Mirouet...Eugénie Grandet...Les célibataires...Les parisiens en province...Les rivalités...Le lys dans la vallée...Illusions perdues...Splendeurs et misères des courtisanes...La dernière incarnation de Vautrin...Hist. des treize...Le Père Goriot...César Birotteau...La Maison Nucingen...La cousine Bette...Le cousin Pons...Une ténébreuse affaire...L'envers de l'Hist. contemporaine...Le Député D'Arcis...Les chouans...Le médecin de campagne...Le curé de village...Les Paysans...Peau de chagrin...La recherche de l'absolu...L'enfant maudit...Les marana...Louis Lambert...La physiologie du mariage.

EMILE CHEVALIER—La fille des indiens rouges...Le chasseur noir...La fille du pirate...L'île de sable...Les nez-percés...Les pieds noirs...La Huronne...La tête plate...Peaux rouges et peaux blanches...Le capitaine...Le dernier des Iroquois...Poignet d'Acier.

CHATEAUBRIAND—Atala et René...Le dernier des Abencérages...Les Natchez...Les quatre Stuarts.

EYMA XAVIER—Aventuriers et corsaires...Femmes du nouveau monde...Les peaux noires...Les peaux rouges...Le trône d'argent...Le roi des tropiques.

GERARD JULES—Mes dernières chasses...Voyages et chasses...Chasses au Lion.

KARR ALPHONSE—Agathe et Cécile...Le chemin le plus court...Clotilde...Clovis Gosselin...Contes et nouvelles...La famille Alain...Les femmes...Encore les femmes...Feu Bressier...Geneviève...Hortense...Midi à quatorze heures...Pénélope Normande...Sous les orangers...Sous les tilleuls...

MÉRY—Un homme heureux...Les nuits Espagnoles...Un nuit du midi...Marthe la Blanchisseuse...Ursule...La comtesse Hortense...Un amour dans l'avenir...Un crime inconnu...Les damnés de l'Inde...La chasse au chastre...Le paradis terrestre...Le bonnet vert...Monsieur Auguste...Un agneval à Paris...La juive au Vatican...Deborah (suite)...Les mystères du château...La vie fantastique...Une histoire de famille...Salons et souterrains de Paris...Le dernier fantôme...Les deux amazones...Une conspiration au Louvre.

MURGER H.—Les Buveurs d'eau...Les dernières rendez-vous...Madame Olympe...Le pays Latin...Le Roman de toutes les femmes...Le sabot rouge...Scènes de la vie de Bohème...Scènes de la vie de campagne...Scène de la vie de jeunesse...Propos de ville...

GEORGE SAND—Adriani...Amour de l'âge d'or...Beaux messieurs de Bois-doré...Château des déserts...Compagnon du tour de France...Comtesse de Rudolstadt...Consuelo...Les Dames vertes...La Daniella...Le diable aux champs...La filleule...Flavie...L'homme de neige...Horace...Isidora...Jeanne...Lélia...Lucrezia Floriani...Mauprat...Meunier d'Angibault...Narcisse...Pauline...Le Péché de M. Antoine...Le Piccinino...Promenades autour d'un village...La secrétaire intime...Simon...Teverino.

Abonnement au cabinet de lecture 75 cents par mois

Livres d'écoles, Papeterie, Articles pour dessin, etc, etc, etc.

Papiers peints au rabais!!!

28 juin—

LE MEILLEUR REMEDE

POUR

Les maladies de la gorge et du poumon.

Les maladies des organes pulmonaires sont si communes et fatales qu'un remède sûr et digne de confiance est d'un prix inestimable dans chaque localité. Le AYER'S CHERRY PECTORAL est ce remède et nul autre ne mérite si éminemment la confiance du public. C'est une combinaison scientifique des principes médicaux et des vertus curatives des meilleures drogues, chimiquement réunies, pour assurer la plus grande efficacité possible et l'uniformité des résultats, ce qui met les médecins aussi bien que les malades à même d'en user avec confiance. C'est le plus sûr remède pour les maux de gorge et de poumons que la science ait produit. Il frappe à la racine toutes les maladies pulmonaires, procurant un soulagement prompt et certain, et convient aux malades de tout âge et de tout sexe. Etant très buvable, la plus jeune enfant le prennent sans difficulté. Dans le traitement des toux, des rhumes, des maux de gorge, bronchites, influenzas, des maux de gorge des prédicateurs ou orateurs, de l'asthme, du croup et du catarrhe, les effets du AYER'S CHERRY PECTORAL sont magiques, et le nombre des cures annuellement préservées de maladies sérieuses par l'usage de ce remède. Chaque famille devrait en avoir toujours sous la main pour les cas d'attaques soudaines. Pour la coqueluche et la consomption il n'y a pas de remède aussi efficace, adoucissant et aussi salutaire.

Les merveilleuses guérisons que le AYER'S CHERRY PECTORAL a effectuées dans tout le monde sont une suffisante garantie que ce remède continuera à produire les meilleurs résultats. Un essai impartial convaincra les plus sceptiques de ses merveilleuses propriétés curatives, aussi bien que de sa supériorité sur toutes les autres préparations pour les affections pulmonaires.

D'éminents médecins dans toutes les parties du pays, connaissant la composition de ce remède, recommandent aux invalides le AYER'S CHERRY PECTORAL et l'ordonnent dans leur pratique. Une épreuve semi-séculaire a démontré le pouvoir certain et absolu de ce Pectoral dans les affections pulmonaires que peut encore atteindre l'assistance humaine.

PRÉPARÉ PAR LE

Dr J. C. AYER & Cie.,

Chimistes pratiques et analytiques,

LOWELL, Mass.

Vendu chez tous les droguistes partout.

27fév—

CONSULTATION et MOKAINE.

En attendant que je puisse effectuer des dépôts de ma Mokaine dans un certain nombre de pharmacies de la ville, on pourra en trouver à mon office de consultations, coin Moralès et Annette. Une circulaire, énumérant les cas dans lesquels cette liqueur est réellement précieuse, sera donnée à qui la demandera.

Je dois ajouter que la Mokaine est aussi agréable à prendre qu'elle est souveraine pour la guérison des maladies citées dans la dite circulaire.

7 mars— Dr C. TESTUT.

TRAMWAYS

OU

CHEMINS DE FER URBAINS DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

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

Lignes des rues Magazine et Prytania.

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

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

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

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

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

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

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

Les cars partent de la rue du Canal, vis-à-vis la Douane; ils s'engagent dans la rue Peters, qui devient ensuite Vieille Levée et Levée, et atteignent la rue d'Enghien, 3e district, qu'ils suivent jusqu'à la rue de Chartres pour gagner la rue Pologne où se trouve la station. Là, les passagers 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 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 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. Dà, 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 Claiborne.

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

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

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

Ligne de la rue Girod.

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

Ligne de la rue Annonciation.

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

Ligne Tchoupitoulas.

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

Lignes de la rue St. Charles.

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

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

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

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

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

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

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

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

Upper Magazine Line.

Station de départ: coin lower Magazine et Harmony. Les cars traversent la rue Magasine 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.

GUIDE

—DE LA—

NOUVELLE-ORLÉANS.

Premier District.

Ce district comprend le premier, le second et le troisième ward.

Le premier ward est borné par Felicity Road, le Mississipi et la rue Thalie.

Le second ward est borné par la rue Thalie, le Mississipi, la rue Julie et l'Avenue Carrollton.

Le troisième ward est borné par la rue Julie, le Mississipi et la rue du Canal.

Second District.

Ce district comprend le quatrième, le cinquième et le sixième ward.

Le quatrième ward est borné par la rue du Canal, le Mississipi, la rue St-Louis et le Nouveau Chemin de la Métairie.

Le cinquième ward est borné par la rue St-Louis, le Mississipi, la rue St-Philippe et le Nouveau Chemin de la Métairie.

Le sixième ward est borné par le Nouveau Canal, le Nouveau Chemin de la Métairie, la rue St-Philippe, le Mississipi, la rue de l'Esplanade, le bayou St-Jean et le lac Pontchartrain.

Troisième District.

Ce district comprend le septième, le huitième et le neuvième ward.

Le septième ward est borné par le bayou St-Jean, la rue de l'Esplanade, le Mississipi, les Champs-Elysées et le lac Pontchartrain.

Le huitième ward est borné par les Champs Elysées, le Mississipi, l'Avenue Lafayette et le lac Pontchartrain.

Le neuvième ward est borné par l'Avenue Lafayette, le Mississipi, le canal des Pêcheurs, le bayou Bienvenu, le lac Borgne, le bayou Chef Menteur et le lac Pontchartrain.

Quatrième District.

Ce district comprend le dixième et le onzième ward.

Le dixième ward est borné par Felicity Road, le Mississipi et First street.

Le onzième ward est borné par First street, le Mississipi et la rue Toledano.

Cinquième District.

Ce district comprend le quinzième ward.

Le quinzième ward se compose du village d'Alger et de tout le territoire municipal sur la rive droite du Mississipi.

Sixième District.

Ce district comprend le douzième, le treizième et le quatorzième ward.

Le douzième ward est borné par la rue Toledano, le Mississipi et l'Avenue Napoléon.

Le treizième ward est borné par l'Avenue Napoléon, le Mississipi et Peters Avenue.

Le quatorzième ward est borné par Peters Avenue, le Mississipi, Lower Line de Carrollton et Washington Avenue.

Septième District.

Ce district comprend le seizième et le dix-septième ward, ou tout le village de Carrollton.

Le seizième ward est borné par cette partie du village de Carrollton qui est située entre Lower Line Street et Carrollton Avenue.

Le dix-septième ward est borné par cette partie du village de Carrollton qui est située entre Carrollton Avenue et Upper Line street.

DRAINAGE DE LA NLLE-ORLEANS.

Le drainage ou desséchement de la Nouvelle-Orléans s'opère au moyen de quatre machines à drainage, savoir:

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE BIENVILLE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE MELPOMÈNE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE DUBLIN AVENUE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE LONDON AVENUE.

Ces machines sont situées dans la partie inférieure de la ville, ou celle qui est la plus éloignée du Mississipi, là où il n'y a point d'habitations. Les eaux pluviales et autres descendent de la partie supérieure de la ville par les ruisseaux et les égouts s'y concentrent et sont refoulées par les roues des machines dans des canaux qui les conduisent au lac Pontchartrain.

CHEMINS DE FER.

Chicago, St-Louis & New-Orleans Rail-Road—Chemin de Jackson.

La gare, les ateliers et les autres dépendances de ce chemin sont situés dans un faubourg du premier district, au coin des rues Calliope et Magnolia. Un embranchement établi dans Triton-Walk et la rue St-Joseph relie cette gare au Dépôt de Frêt qui est situé dans Front street, près du Mississipi, et à l'Ascenseur à grains (Grain Elevator).

New-Orleans and Mobile.

La gare des voyageurs est située au pied de la rue du Canal, près de la Levée. La gare aux marchandises ou Dépôt de Frêt est située sur la Levée, entre les rues Girod et Julia.

Morgan's Louisiana & Texas.

La gare aux marchandises ou Dépôt de Frêt de cette voie est située à la Nouvelle-Orléans, sur la Levée, entre les rues Girod et Lafayette.

Les wagons de voyageurs et de marchandises sont transportés par bateau à vapeur, de la rive droite du fleuve où est établi le railway, à la rive gauche, c'est-à-dire sur la Levée de la Nouvelle-Orléans, au pied de la rue Ste-Anne, et vice versa. Cette voie, connue autrefois sous le nom de chemin de fer des Opelousas, relie Alger (rive droite) à Morgan City qui en est éloigné d'environ [illegible] milles. Elle a pour annexe une ligne de bateaux steamers, appartenant, comme le chemin de fer, à M. Morgan, et qui font un service régulier entre Morgan City, situé sur la Baie de Berwick, et Galveston (Texas).

New Orleans & Texas Railroad.

Le point de départ de ce chemin est à Westwego, sur la rive occidentale du Mississipi, à environ cinq milles de la rue du Canal. Les voyageurs se rendent à Westwego par un bateau à vapeur qui part tous les jours du pied de la rue du Canal.

La voie est terminée jusqu'à Donaldsonville: sa longueur est d'environ 70 milles. C'est un tronçon du futur chemin de fer Nouvelle-Orléans-Pacifique.

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, $4.

Price of the paper—Single copies, Five cents.

Weekly—Per annum, $5; half yearly, $3 50; quarterly, $1; Single copy 10 cents.

FEUILLETON[1]

Com. le 4 mai 1879.

LA QUITTANCE DE MINUIT

Par Paul Féval.

DEUXIÈME PARTIE.

LA GALERIE DU GÉANT.

[Suite]

Il y avait à présent près de deux heures que cet appel restait sans réponse. Deux jours, deux longs jours depuis qu'elle avait ressenti l'atteinte cruelle de la faim!

Et que les minutes étaient précieuses! Elle ne pouvait se la représenter que mourante, et ce que demandait à Dieu son ardente prière, c'était de prolonger de quelques instants l'agonie de la pauvre victime.

Tout lui était expliqué à cette heure; il voyait clair en ce dédale où son esprit s'égarait la veille. Ce bruit de Londres dont parlait Jessy, c'était le murmure sourd de la mer; ce pain jeté périodiquement à la recluse par une invisible main, c'était la nourriture quotidienne que Pat croyait servir au prétendu monstre, destiné, suivant la naïve croyance des bonnes gens du pays, à la destruction des catholiques. La meurtrière oblique de la prison donnait sans doute sur l'escalier de Ranach, et le pain, lancé par Jessy, était venu tomber à la base du cap.

Tout cela était vrai. Mais Morris précipitait sa course parce que toutes ces explications ne valaient pas une bouchée de pain pour la pauvre fille affamée.

Il entendait à chaque instant, plus prochain, ce roulement régulier qu'il prenait pour le trot d'une troupe de cavaliers. Il ne voyait rien encore, car les ténèbres étaient profondes; mais une circonstance vint dissiper le reste de ses doutes.

A moitié chemin de Kilkerran, une voix s'éleva tout à coup au-devant de lui, criant le *qui vive* militaire. En même temps tout bruit de marche cessa pour faire place au son presque imperceptible du galop isolé d'un cheval.

On ne répondit point au *qui vive* qui fut répété d'une voix forte et menaçante.

Le cheval au galop approchait de Morris. Au moment où retentissait le troisième *qui vive*, un cavalier passa dans l'ombre comme un tourbillon, et si près, que le jeune maître pût distinguer l'uniforme rouge des dragons de la reine.

C'était le major Percy Mortimer qui se rendait à Galway pour faire tête à ses accusateurs.

Profitant du sommeil d'Ellen, il s'était dérobé doucement, la laissant endormie sur sa mante.

C'était son pas que Jermyn, à Fallin, avait entendu sur le galet.

Ellen lui avait appris d'avance où il trouverait des chevaux, et tout en galopant sur la route de Galway il se disait:

—Demain, je reviendrai vainqueur; elle sera bien heureuse, et sa joie m'obtiendra mon pardon.

Pauvre Ellen!

Morris ne reconnut point le major.

La troupe de cavaliers qui se remettait en marche à ce moment était composée aussi de dragons de la reine, commandée par le colonel Brazer. Ella avait pour guide Kate Neale, la femme d'Owen, qui voulait venger son père, assassiné par les Molly-Maguires.

L'usage immédiat avait empêché les dragons de s'embarquer, suivant le premier conseil de Kate, et ils venaient prendre leurs quartiers à Kilkerran, d'où l'on pouvait apercevoir le fort de Ranach Head.

La certitude acquise par Morris qu'il avait devant lui des soldats saxons, lui fit abandonner la route battue. Il se jeta dans les champs voisins, et poursuivit sa course en côtoyant la ligne, parcourue par les dragons. Il arriva en même temps qu'eux à la hauteur du parc de Montrath. En ce moment Fergus avait, déchirant la brume; la lune ne laissait pas d'éclairer une petite pluie de pluie, mais le vent se déchaînait avec une rage croissante, pliant comme des tiges de blé les chaînes séculaires du parc.

Entre les troncs, une lueur apparaissait du côté des ruines de Diarmid, et lorsque Morris enfila enfin une des longues avenues, il vit briller, au bout, le feu du sap Ranach.

Il serra sa ceinture autour de ses reins, secoua ses grands cheveux alourdis par la sueur et brandit son shillelah en donnant une impulsion nouvelle à sa course.

Les dragons étaient maintenant devancés. Morris ne savait pas s'ils continuaient leur route vers le cap, où s'ils longeaient à gauche, les murailles du parc pour descendre à Kilkerran.

Que lui importait cela? Il allait! il allait!

Quelques minutes encore et il passait devant le château neuf, sans jeter un regard sur ces fenêtres derrière lesquelles des lumières couraient en tous sens.

Un dernier élan le porta au pied des tours de Diarmid. Il s'arrêta une seconde parce que le souffle lui manquait. Un murmure sourd venait du côté de Montrath, et l'air se chargeait d'une odeur de fumée.

Morris ne tourna pas même la tête. Il entra dans le réduit de Pat.

Le trou était éclairé par une branche de pin fichée dans la muraille; à l'entrée de Morris, une voix lamentable s'éleva.

—Oh! Mac-Diarmid, mon fils, disait-elle, sur votre salut, ayez pitié d'un pauvre malheureux! Ils m'ont attaché là, dans ma pauvre maison, avec des cordes qui m'entrent dans la chair! Ils vont amener le monstre.... Ah! seigneur Dieu! que leur ai-je fait pour être si cruellement puni! C'est un tigre, Morris, et je sens déjà ses os craquer sous ses dents de fer!

Le pauvre Pat était en effet solidement garrotté et gisait sur sa paille.

—Où est-elle? demanda Morris, qui ne pouvait avoir qu'une pensée.

—[illegible] Vierge! Gloire! malheureux dragons, ayez pitié de moi!

Il se roulait sur la paille en poussant des gémissements inarticulés. Ses dents claquaient, ses cheveux se hérissaient sur son crâne chétif. Morris le saisit par le bras et le secoua violemment.

—Où est-elle? répéta-t-il avec menace, où est sa prison?

Pat se roulait en hurlant.

Morris allait le saisir aux cheveux, lorsqu'une pensée soudaine traversa son esprit. Il se releva brusquement et pressa son front à deux mains en tâchant de se recueillir.

Quelqu'un l'avait devancé dans les ruines, puisque Pat, garotté, gisait sur la paille de sa couche. Etaient-ce les Mac-Diarmid? était-ce un ennemi?

Le nom de lord George vint à la lèvre de Morris, et une angoisse terrible lui serra le cœur.

Il se pencha de nouveau vers Pat, qui ne bougeait plus.

—Est-ce lord George Montrath? demanda-t-il.

—Oh! oui, mon bijou! interrompit précipitamment le pauvre diable; c'est milord, notre bon lord et son intendant Crackenwell!

Morris sentit fléchir ses genoux.

—Où sont-ils? s'écria-t-il d'une voix étouffée.

—Sainte Vierge! qui peut le savoir?

—Par où sont-ils allés?

Pat montra du doigt la petite porte où nous l'avons vu disparaître la veille avec ses trois pains d'avoine et sa cruche d'eau.

La porte était entr'ouverte. Morris s'y précipita.

XXIII

LA LUTTE.

Morris se trouva tout d'abord engagé dans ce long couloir encombré de débris qui servait de chemin à Pat pour gagner le premier étage de la tour voisine.

Pendant l'espace de quelques pas, un reflet de la lumière répandue par la branche de pin éclaira encore la marche de Morris; mais, au premier coude, il se trouva plongé subitement dans des ténèbres profondes.

Il avança, tâtonnant des pieds et sondant le terrain devant lui à l'aide de son shillelah.

Depuis son entrée dans le corridor, il entendait une sorte de commotion périodique, accompagnée d'un bruit étouffé. Il espérait se guider d'après ce bruit, dont il devinait vaguement la nature, lorsqu'il était arrivé au bout du corridor et son bâton rencontrait partout des murs épais.

Le bruit se faisait entendre maintenant presque immédiatement au-dessous de lui. Il n'y avait plus désormais à s'y méprendre: c'était une pioche attaquant la maçonnerie d'une muraille.

On descellait le tombeau de la pauvre Jessy.

Morris revint sur ses pas; mais nulle ouverture n'existait le long des parois du corridor; du moins ses doigts, qui cherchaient avidement, n'en rencontraient aucune.

Il allait regagner la retraite de Pat et le traîner dans la galerie, lorsque son pied trébucha au pied d'une sorte de trou.

Il se baissa vivement; ce trou était l'orifice d'un escalier ruiné que remplissait maintenant une échelle.

Morris en descendit les degrés avec rapidité, mais sans bruit.

Arrivé au bas, il aperçut une lueur à quelques pas de lui. Cette lueur n'était qu'un reflet; un angle de muraille lui cachait la lumière principale.

Il se glissa sur la terre humide et parvint jusqu'à l'angle, au-delà duquel il y avait deux hommes, éclairés par une lanterne.

L'un de ces deux hommes, appuyé sur le manche d'une pioche, essuyait la sueur qui découlait de son front; l'autre, travaillait avec ses mains, achevait de rendre praticable l'ouverture que son compagnon avait entamée.

L'un après l'autre ils dirigèrent les rayons de la lanterne à l'intérieur.

—Elle est morte, dit le premier, qui était lord George.

Le sang de Morris se glaça dans ses veines.

—Non pas, non pas! répliqua Crackenwell; je l'ai vue faire un mouvement.

—Ma foi! milord, vous ne savez pas, [illegible] que les femmes ont la vie dure!

Il arriva de nouveau deux ou trois pierres, et pénétra dans la prison de Jessy. Montrath le suivit. Morris vint se mettre au-devant de l'ouverture.

Jessy était étendue au milieu de la chambre, pâle et sans mouvement, mais l'un des pains d'avoine, à demi dévoré, prouvait qu'elle avait pu profiter de la munificence tardive de Pat. Crackenwell tourna l'âme de la lanterne de manière à éclairer successivement toutes les parties de la prison. Montrath suivait du regard la lumière ronde qui courait le long des murailles.

—J'aurais succombé vingt fois dans ce tombeau! murmura-t-il.

L'intendant fit un geste équivoque.

—Il est certain, répliqua-t-il, que cet appartement laisse beaucoup à souhaiter, mais l'habitude, milord! La petite avait eu le temps de se faire à tout cela.

Morris écoutait et regardait. Cette barbarie froide ne lui causait aucun surcroît de colère. Il ne savait pas encore ce qu'il allait faire. Il ramassait les forces de son corps et de son esprit. Il bandait en quelque sorte les puissants ressorts de son être, afin de dominer toute résistance au moment venu de la lutte.

Sa tête seule dépassait les parois de l'ouverture pratiquée par Crackenwell. Son regard demeurait fixé sur Jessy, que lui cachaient à moitié le lord et son complice.

Crackenwell s'agenouilla, et mit sa main sur le cœur de la recluse.

—Ma foi! dit-il, ça ne bat pas très-fort! Je crois que nous sommes venus au mauvais moment. Si nous avions pu attendre quelques heures seulement, nous aurions esquivé l'embarras de chercher un nouveau domicile à la petite.

Sa main glissa sur la poitrine amaigrie de Jessy, et monta jusqu'à son cou. La tête de la recluse était renversée; les longs doigts de Crackenwell lui firent comme un collier. Il regarda Montrath en face.

La lanterne qu'il avait posée à terre éclairait son visage, où se lisait une question diabolique.

Morris ramassa ses jarrets sous lui, prêt à bondir en avant.

Au contact de la main de l'intendant, Jessy avait ouvert ses yeux, qui s'étaient refermés aussitôt avec épouvante.

—Non! non! murmura le lord en frissonnant; si vous voulez la tuer, Robin, laissez-moi remonter là-haut!

Crackenwell eut un sourire de souverain mépris. Ses doigts s'arrondissaient toujours autour du cou de Jessy, qui poussa une plainte faible.

Morris franchit l'ouverture et marcha vers les deux complices. Il n'avait pour arme que son shillelah. Les canons damasquinés de deux pistolets brillait à la ceinture Montrath.

Crackenwell entendit le premier le bruit de la marche de Morris.

—Pat, misérable coquin! s'écria-t-il, oses-tu bien venir épier tes maîtres! Faites feu sur lui, milord! Tuez-le comme un chien, ou nous allons être à sa merci!

Il s'était relevé vivement, lâchant le cou de Jessy, qui fit effort pour se redresser, et appuya ses deux mains contre le sol. Il dirigea l'âme de la lanterne vers le prétendu Pat. Montrath arma un de ses pistolets.

Au lieu de Pat, l'intendant et lui virent avec stupéfaction un homme de grande taille qui s'avançait d'un pas ferme et la tête haute.

Crackenwell gronda un blasphème, et dégaina le long couteau qu'il avait passé à sa ceinture.

Montrath n'était lâche que vis-à-vis du souvenir de son crime. C'étaient les menaces de ses complices qui lui faisaient peur. En face d'un danger physique, il retrouva le sang-froid d'un homme.

Passé maître, comme tout gentleman, au maniement du pistolet, il visa résolument l'intrus au cœur et pressa la détente. Le coup partit, mais au moment même où la poudre s'enflammait, le shillelah de Morris avait sifflé décrivant une courbe rapide.

La balle alla s'écraser contre les pierres de la muraille.

L'arme s'échappa de la main du lord, dont le bras brisé retomba, inerte, le long de son flanc.

—Ne touchez pas à votre autre pistolet, mylord! dit la voix impérieuse du jeune maître, ou je vous tue!

Au bruit de l'explosion, Jessy, trop faible, s'était affaissée de nouveau sur la terre en poussant un gémissement étouffé. Ses yeux troublés n'avaient point pu reconnaître Morris.

Il n'en était pas de même de Robert Crackenwell, qui baissait la tête maintenant et croisait ses bras sur sa poitrine.

—Milord, dit-il en voyant que Montrath, malgré l'ordre reçu, portait la main à son second pistolet, vous n'avez plus qu'un bras, n'essayez pas de résister, nous avons affaire à Morris Mac-Diarmid, et le diable sait qui nous l'envoie. Le plus sage est d'en passer par ce qu'il voudra.

—Nous sommes deux contre un! s'écria Montrath dont le pistolet sortait déjà de sa ceinture à moitié.

Morris avait le shillelah levé.

Crackenwell s'élança sur Montrath, et se chargea lui-même de le contenir.

—Permettez, répliqua-t-il; contre Morris Mac-Diarmid, c'est quatre qu'il faut être. La bataille est finie; capitulons.

Montrath se débattit un instant, puis il baissa les yeux d'un air sombre, et demeura immobile.

Morris resta pensif une seconde. Ces deux hommes étaient en son pouvoir, et sa raison lui disait que, s'il les laissait échapper, le danger pourrait renaître plus terrible.

Mais Jessy était là décomposée, couchée toujours sur la terre froide.

Elle ne bougeait plus.

Sa figure maigre et pâle accusait l'état de faiblesse suprême auquel sa longue torture l'avait réduite.

En ce moment, une minute perdue pouvait être la mort.

Morris, arracha, sans éprouver de résistance, le dernier pistolet de Montrath, et le mit à sa propre ceinture. Puis il désigna du doigt silencieusement le trou pratiqué dans la muraille, quelques instants auparavant par Crackenwell.

L'intendant ne se fit point répéter cet ordre muet. Il entraîna Montrath sans mot dire, vers l'ouverture qu'il franchit précipitamment.

Quand il fut de l'autre côté, il poussa un long soupir de bien-être.

—Nous sommes perdus! dit lord George.

—Pas encore! répliqua tout bas Crackenwell. C'était bon tout à l'heure quand nous étions sous la massue de ce diable de sauvage. Maintenant.... Mais sortons d'ici d'abord, car il pourrait bien se raviser, et je crois toujours le sentir sur mes talons!

Morris était seul dans la prison de Jessy évanouie. Les battements du cœur de la pauvre recluse étaient si faibles que la main de Morris les chercha en vain. A la toucher ainsi livide, glacée, immobile, il la vit morte, et un navrant désespoir entra dans son âme.

Il n'était donc venu que pour assister au dernier effort de son agonie.

Lui qui avait devancé sur la route de Kilkerran les dragons à cheval! il se reprochait amèrement la lenteur de sa course!

Un instant, sa vigueur héroïque déclina à tel point qu'il ne trouva pas à force de soulever Jessy pour la porter à sa cabane. Le poids diminué de la pauvre enfant était encore trop lourd pour qu'amollissaient l'angoisse et le découragement.

Enfin sa main tremblante qui pressait toujours la poitrine de Jessy sentait un battement.

Le souffle manqua, tant il eut de joie. Il tourna vers le ciel ses yeux pleins d'ardente gratitude, et demanda pardon à Dieu pour avoir douté de sa miséricorde. Son courage était revenu. Il prit Jessy entre ses bras avec les précautions que mère n'en mit pour porter le corps frêle d'un enfant. Il posa sur le lit bien doucement, trempa son mouchoir dans l'eau de la cruche.

Il baigna les tempes et le front de Jessy.

En même temps, à l'aide de ses dents il se dépouilla, il réchauffa de ses mains les pieds glacés de la pauvre fille.

Comme elle était changée! La souffrance avait creusé ses joues. Qu'il y avait de tortures cruelles inscrites sur ce front! Mais qu'elle était belle encore de douceur angélique parmi les traces de son martyre!

La chaleur revenait peu à peu. Morris, penché au-dessus du visage de sa fiancée, sentit un souffle faible. Jessy qui respirait.

Le cœur du jeune maître battait à sa poitrine.

Le souffle augmentait! Il entendit dans le sein des soupirs s'entr'ouvraient. Le pauvre petit bras, dont la peau transparente montrait les veines bleues, reposait. Morris en était sûr!