L'Abeille de la Nouvelle-Orléans
Bureaux, 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,
SAMEDI 20 JUILLET 1878.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NOUVELLE-ORLÉANS ET LE HAVRE.

Les magnifiques navires de cette ligne, [illegible] 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 il suit:

SAINT LAURENT, Lachesnez, mercredi 24 juillet.
LABRADOR, Sangler, mercredi, 31 juillet.

Prix du passage (en or) pour le Havre:

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

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

[illegible] changement supplémentaire [illegible] de la Nouvelle-Orléans à Paris.

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

L. GRAND, Agent,
Gallier Court, No 5,
Nouvelle-Orléans.

4mai—

Lloyd de l'Allemagne du Nord

BATEAUX A VAPEUR 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 l'automne prochain.

Les steamers [illegible] venant ici, au Havre et à Havane, etc., [illegible] Europe, à la Havane et à Southampton.

PRIX DU PASSAGE:

De Brême, Southampton ou le Hâvre à la Havane et 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, demi-prix.

Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

N. B. Notre agent pour le Texas, M. Peter E. Erhard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:

De Brême à Galveston............$42 00 en or.
De à Indianola............45 50 do.

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

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

Pour [illegible], s'adresser à
ED. F. STOCKMEYER & CO.,
Agents,
12 juin— No. 42 de la rue de l'Union.

Pour New-York directement.

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

CETTE LIGNE SE COMPOSE des steamers suivants:

KNICKERBOCKER,
NEW ORLEANS,
HUDSON,
CORTES.

Le steamer

HUDSON,
E. V. Gager, commandant,

Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse

MERCREDI, 24 juillet, à 8 h. A. M.

Assurance sur cargaison est pris 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 Rue Carondelet, No 41.

STATE LINE.

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

Confort, Rapidité, Sécurité.

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

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|2 sem

LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.

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

LIGNE RED STAR, POUR ANVERS.

Un départ de NEW YORK et de PHILADELPHIE, alternativement, TOUS LES 15 JOURS. C'est la route la meilleure et qui coûte le moins pour toutes les parties de l'Europe centrale, l'Italie, etc. S'adresser à
PETER WRIGHT & SONS, Philadelphie,
ou à A. K. MILLER & Co. 35 Carondelet,
10 mai—9mt2s Nlle-Orléans.

Ouverture de la Pharmacie

HOMŒOPATHIQUE

DE

BOERICKE & TAFEL.

Cette pharmacie vient d'être ouverte au No 136 de la rue du Canal, NOUVELLE-ORLÉANS.

ELLE est la succursale des pharmacies établies depuis 1835, à New York et à Philadelphie. On trouvera toujours les médicaments homœopathiques purs, les boîtes de remèdes à l'usage des familles, ainsi que les ouvrages en français ou anglais et en allemand.

PRIX DE NEW-YORK.

6 déc—1 an 1|2

Guérison positive des rhumatismes, de la goutte, de la névralgie et de toutes les maladies provenant de l'impureté du sang. La mixture anti-rhumatismale de Jurgielwicz est le remède le plus populaire du pays; il a plus de vente que tous les autres remèdes ensemble et c'est le remède patenté le plus couteux qui existe.

Il est recommandé par tous les principaux médecins et c'est une mixture purement végétale.

Si le malade après avoir consommé une ou deux bouteilles ne s'en trouve pas mieux, il peut être sûr qu'il ne souffre d'aucun des maux ci-dessus mentionnés et il sera inutile de continuer. Prix de la bouteille $1 50.

A vendre par tous les principaux droguistes.
FEESLEW & CO. propriétaires,
P. O. Box 1406 Nlle-Orléans.

17 nov 1an

VAPEURS.

Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer en fer américain de 1ère classe,

E. B. WARD, Jr.,

Capt. G. PIZZATI, partira

[illegible] MARDI 30 juillet, à 5 h. P. M. de [illegible] en face de la place Jackson, pour Ruatan et Belize.

Pour fret ou passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à
S. OTERI, & BRO.,
Nos 26 Front Levee, 24 et 26 Fulton, entre Gravier et Poydras.

N. B.—Le "Ward" fera le service ci-dessus conformément avec nos goélettes régulières.

2 mars—1 an.

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

A dater du 3 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira de la tête de la rue [illegible] 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 rallera 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

YAZOO VALLEY,
remplaçant le
NATCHEZ,
Frank Beck Jr. Capitaine,
A. A. Boland, Commis.

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
JANNEY & WORK, 106 Commune et
BEE & CARLIN, 4 rue Tchoupitoulas.

Le soussigné prend le fret et signe les connaissements pour Trenton, Monroe et toutes les stations du chemin de fer de Vicksburg, de Shreveport et du Texas.

W. B. BROCKETT, Agent.
25sept— Au No 58 de la rue des Magasins.

Pour Grand Ecore.

Départ tous les SAMEDIS, à 5 h. P. M.

Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandrie, les débarcadères de [illegible], Barbin, Ware, et tous les autres points intermédiaires de la Rivière Rouge. Le beau bateau à vapeur

NEW BART ABLE,
Capitaine D. SIMNOT,
Commis. GEO. C. HAMILTON,

partira ainsi qu'il est dit ci-dessus. Il répondra à tous les appels. Pour fret ou passage, s'adresser à
R. W. ADAMS,
17nov— No 21 Commercial Place.

BAYOU SARA.

Paquebot régulier de la malle pour Bayou Sara, deux fois par semaine.

Deux voyages par semaine. Départ tous les MERCREDIS et SAMEDIS à 5 heures P. M.

Pour Bayou Sara, Waterloo, Hermitage, Port Hudson, Lobdell Store, Baton Rouge, Plaquemine et tous les débarcadères intermédiaires, le paquebot de première classe,

OUACHITA BELLE,

J. C. Libano, capitaine, J. H. Mossop, commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & EPPLER, 82 Gravier.
LORD & McPEAKE, 48 Camp.
Oct 4—

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

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

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

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

Le TETE prendra du fret pour tous les débarcadères du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodeaux. Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
E. RIVET,
164 rue Decatur, près St-Louis.
16 juillet—1 an

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

Jusqu'à nouvel ordre, le steamer NEW CAMELIA, partira du Lac, comme suit:

Le LUNDI et le JEUDI, à l'arrivée du train de 11 heures du matin; le MERCREDI et le SAMEDI à l'arrivée du train de 4 heures de l'après-midi, du P. O. City Railroad, partant de la rue du Canal.

Retour: il quittera Madisonville les LUNDI, MARDI, JEUDI, VENDREDI et DIMANCHE matins. Le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'à "Old Landing."

Il se rélera, à chaque voyage, avec le steamer Ruby, pour Covington.

FRET.

Le "New Camelia" recevra le fret, à chaque voyage, au Pont Magnolia, près du Bassin.

Ces voyages se feront tant que le steamer ne sera pas arrêté par le mauvais temps ou les basses eaux.

Les bagages (seulement) sont reçus à l'encoigure Canal et Carondelet, au départ du train correspondant avec le départ du bateau.

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

Baie St-Louis et Passe Christian.

Passage—75 cents pour l'aller et autant pour le retour.

Le beau steamer neuf
NEW CAMELIA

à basse pression et transportant la malle des Etats-Unis.

Capitaine WM. HANOVER,

commencera un service régulier entre la Nlle-Orléans, la Baie St-Louis et la Passe Christian JEUDI, 21mai. Il partira de l'extrémité du CITY RAIL ROAD, au Lac, tous les MARDIS et VENDREDIS, à l'arrivée du train de 11 heures du matin.

Départ de la Passe Christian pour la Nlle-Orléans, tous les MERCREDIS et SAMEDIS, à 5 heures du matin.

Un dépôt de fret vient d'être établi au Pont Magnolia, Nouveau Bassin; il y sera reçu du fret pendant toute la journée, les lundis et les jeudis, et jusqu'à 8 heures du matin les mardis et vendredis pour les chevaux et les bestiaux.

Pour les taux du fret et les autres renseignements, s'adresser à
C. M. SORIA, Agent,
No. 20 de la rue de l'Union.

Le service sera régulier à moins de mauvais temps ou basses eaux. 24mars au 15 oct.

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer neuf,
NEW CAMELIA,

très fin marcheur, à basse pression, transportant la malle des Etats-Unis, capitaine WM. HANOVER,

Fera, désormais, régulièrement, une Excursion, le Dimanche, à Mandeville, Louisbourg et Madisonville. Il partira de l'extrémité du "City Rail Road", au Lac, à l'arrivée du train de 7 heures du matin, et sera de retour à la Nlle-Orléans le soir du même jour, à temps pour le train de 7 heures.

Prix du billet—aller et retour..............$1 00.

Les excursions auront lieu régulièrement à moins de mauvais temps ou de basses eaux.

Pour plus de renseignements, s'adresser à
C. M. SORIA, agent,
24 mars au 1 oct au No 20 de la rue de l'Union.

POUR BILOXI directement, via Camp Ground, Ocean Springs, et la Rivière Pascagoula.

Le steamer entièrement neuf et à passagers,
PEARL RIVERS,

J. Poitevent, capitaine, F. Staples, commis, fera, deux fois la semaine, des courses régulières aux villes d'eau ci-dessus mentionnées, partant du Nouveau Bassin, côté de la rue Delord près le pont Magnolia, le MERCREDI, à 10 heures du matin, et le SAMEDI à 4 heures de l'après-midi. Au retour, il quittera la Rivière de Pascagoula le LUNDI et le VENDREDI, à 4 heures du matin, s'arrêtant à toutes les villes de bains, et arrivant les mêmes jours à la Nlle-Orléans, à 8 h. du soir, si le temps le permet. Passage, à Camp Ground, Biloxi et Ocean Springs, $1; à Pascagoula $1 50. Repas, 50 cts. Pour fret ou passage s'adresser à bord, ou à OSCAR BOYDEN, Mechanics' and Dealers' Exchange, coin St-Charles et Gravier. 2 juillet 1m

CHEMINS DE FER.

The Great Piedmont Air Line.

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

La route la plus courte de 72 milles pour New York et les points intermédiaires. Wagons Palais de Pullman, de la Nouvelle-Orléans à Atlanta; wagons-salon, avec lits, d'Atlanta à New York, par la voie de Richmond, sans changement. 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 dans les wagons-dortoirs, des compartiments correspondant à ceux qu'ils avaient de la Nouvelle-Orléans à Atlanta, ce qui leur évite l'ennui d'un changement de char pendant la nuit à Washington, changement qui a lieu sur les lignes rivales. Aucune autre route n'offre autant de facilités. Les wagons-dortoirs en usage, sont des PULLMAN PALACE DRAWING ROOM CARS, le genre le plus moderne et le plus perfectionné de la compagnie Pullman. Les passagers à destination des White Sulphur Springs et des autres sources situées sur la ligne du Chesapeake & Ohio R. R. arrivent à 3 h. 17 m. du soir, et partent à 9 h. 45 m. du soir, dans des "sleepers" allant directement aux White Sulphur, évitant par là un temps d'arrêt de 10 heures à Charlotteville, et un départ du même endroit à 2 h. 30 m. du matin, inconvénient qui existe par les autres lignes.

La direction a le plaisir d'annoncer au public que, grâce aux perfectionnements qu'elle a introduits sur son chemin et dans le matériel roulant, cette courte ligne est la route la plus confortable et la plus rapide qui existe entre la Nouvelle-Orléans, New York et toutes les villes de l'Est. Pour renseignements, billets, checks, compartiments dans les wagons-dortoirs, et guides pour les villes de plaisance du Nord de la Géorgie, de la Caroline du Nord et du Sud et de la Virginie, s'adresser à J. W. COLEMAN, agent, coin Camp et Commune; W. J. HOUSTON, agent général des passagers et billets, à Atlanta; J. R. MACMURDO, agent général des passagers et billets, à Richmond; J. L. WALDROP, agent général des passagers pour le Sud; C. J. DUFFY, Agent général des passagers pour le Sud, bureau du chemin de fer de Mobile, coin Camp et Commune. 3 juillet—1m.

Chemin de fer Pontchartrain.

La gare est au pied de la rue des Champs-Elysées, près la Levée, 2ème District.

EXCURSIONS au Lac,—aller et retour, le même jour,—25 cents. Pour les enfants au-dessous de 12 ans, 10 cents.

Jusqu'à Gentilly 15 cents de chaque côté.

Les trains partiront comme suit:

De la ville.		Du Lac.	
6 heures	A. M.	5 heures	A. M.
7½ "	"	7 "	"
9 "	"	8½ "	"
10½ "	"	10 "	"
Midi		11½ "	"
2 "	P. M.	1½ "	P. M.
3 "	"	2½ "	"
4 "	"	3½ "	"
5 "	"	4½ "	"
6 "	"	5½ "	"
7 "	"	6½ "	"
8 "	"	7½ "	"
		9 "	"

Le dimanche, les trains partiront toutes les heures, dès 2 heures P. M.

Le dimanche, les trains partiront du Lac à 8½ heures et demie du soir et de la ville à 9 heures du soir.

Le dernier train part du lac, le Dimanche seulement, à 9 1|2 heures du soir.

Les personnes qui désirent s'arrêter à Gentilly, devront en prévenir le conducteur avant le départ du train.

D. B. ROBINSON,
1er mai— Receveur.

Grande Route de Jackson.

Ligne de chemin de fer de Chicago, St-Louis et Nouvelle-Orléans.

LA LIGNE LA PLUS RAPIDE POUR L'EST.

A partir du 6 juillet 1878, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DEPARTS.	ARRIVEES.
Express No 1...5:45 P M	Express No 2.. 9 00 A M
Way No 3......7:00 A M	Way No 4......7:35 P M

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

CHARS PULLMAN ALLANT, SANS CHANGEMENT, JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS ET CHICAGO. Pour St. Louis un char Pullman est attaché au train à Milan, ce qui permet aux voyageurs en destination de St. Louis de s'y rendre sans quitter le train. Un seul changement jusqu'à New York et les villes de l'Est.

Les trains d'agrément entre la Nlle-Orléans et McComb City partent de la Nlle-Orléans à 3 h. 45m. P. M., le samedi, et à 7 h.00m. le dimanche. Ils arrivent à 10 h. 30 m. P. M., dimanche et à 9 50 A. M. le lundi.

Tickets d'excursion du dimanche jusqu'à Mc Comb City, et retour. UNE PIASTRE.

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

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers.
14 jy—

Great Jackson Route.

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

THE QUICKEST ROUTE EAST.

Double Daily Through Trains.

Will leave and arrive at the Calliope St. Depot from July 6 1878, as follows:—

LEAVE.	ARRIVE.
Express No 1...5:45 P M	Express No 2.. 9:00 A M
Way No 3......7:00 A M	Way No 4......7:35 P M

No. 1 and 2 run daily, 3 & 4 daily, except Sunday.

PULLMAN PALACE SLEEPERS THROUGH TO LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS 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.

Accommodation trains between New Orleans and McComb City.

Leave New Orleans 3:45 P. M. Saturday, and 7:00 A. M., Sunday.

Arrive at New Orleans at 10:30 P. M., Sunday and at 9 50 A. M., Monday.

Sunday excursion Tickets to McComb City and return, ONE DOLLAR.

Tickets for sale and informations given at 22 Camp street, corner Common.

A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
ja'y14—

Chemin de fer de la Nlle-Orléans et Mobile.

LIGNE DE MOBILE.

LA GRANDE ROUTE DE LA MALLE POUR L'EST ET LE NORD.

Deux trains express par jour arrivent à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partent comme suit:

Départ	Arrivée.
Exprès.........7:30 A.M	Exprès.....7:50 A.M.
Exprès.........5:00 P.M.	Exprès.....9:45 P.M.
Train d'agrément de la Côte, tous les jours, excepté le dimanche ....3.30 P.M.	Train d'agrément de la Côte, tous les jours, excepté le dimanche, ...9.20 A.M.

Les wagons-palais de Pullman vont, tous les jours à Cincinnati, Louisville, Nashville, St-Louis, Washington, sans changement de voiture, et jusqu'à New-York et les villes de l'Est avec un seul changement.

Les billets se vendent au bureau, angle des rues Camp et Commune, en face du City Hôtel.

J. W. COLEMAN, Agent de billets.
D. B. ROBINSON
Surintendant.
21 nov—

THE NEW ORLEANS AND MOBILE RAILROAD LINE.

GREAT NORTHERN AND EASTERN MAIL ROUTE.

Double Daily Express Trains arrive and depart from depot, foot of Canal street, as follows:

DEPART	ARRIVE
Express.........7.30 A. M.	Express.......7.50 A.M.
Express.........5.00 P.M.	Express.......9.45 P.M.
Coast accommodation, daily, except Sunday ....3.30 P.M.	Coast accommodation, daily, except Sunday ....9.20 A.M.

Pullman Palace Cars daily to Cincinnati, Louisville, Nashville, St-Louis, Washington, without change, and only one change to New-York and Eastern cities.

Ticket office corner of Camp and Common streets, opposite City Hotel.

D. H. ROBINSON, Supt.
J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

CHEMINS DE FER.

GRAND CHEMIN DE FER
—DE LA—

Louisiane et du Texas, et Compagnie de Steamships de Morgan.

Route de 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 ET DEMIE A. M., et se reliera au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 9 heures A. M.

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

Le taux du fret, pour les points sur l'Atchafalaya et le Têche, au-delà de Morgan City, est retiré pour le moment. Des contrats spéciaux pour fret 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 fret 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 s'expédieront par ce chemin de fer.

Afin que le fret soit promptement expédié il doit être délivré avant 3 heures; le fret 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 les donner.

GEO. PANDELY,
Surintendant.

Pour fret et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magasins.

Il ne sera point reçu de fret après 5 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO., Agents.
27mai—

ASSURANCES.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIEME ETAT ANNUEL.

CONFORMEMENT à sa charte, la compagnie publie l'état suivant de ses affaires:

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1878, y compris les primes non-expirées de l'année précédente—		
Sur risques de feu		$334,652 72
Sur risques de mer		20,645 79
Sur risques de rivières		24,051 91
Total des primes		$379,353 42
En moins, primes non expirées		117,841 00
Montant net des primes le 31 mai 1878		$261,512 42
Pertes payées—		
Sur risques de feu	$55,437 89	
Sur risques de mer	12,465 68	
Sur risques de rivières	10,264 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	$296,054 86
Bons de la ville et bons hypothécaires	65,109 53
Actions de banques, des Water Works et autres actions	196,376 40
Billets garantis par hypothèques	186,501 65
Billets reposant sur nantissements	69,870 63
Effets à recevoir	81,811 67
Primes en voie de recouvrement	42,467 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
Scrips de la ville	5,879 39
En caisse	81,551 35
	$1,077,613 59

Le tableau qui précède est une copie exacte faite sur les livres de la compagnie.

PAUL FOURCHY,
Président.
G. W. NOTT, Secrétaire.

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

JAMES FAHEY,
Notaire.

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

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

Directeurs:

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

11 juin—

Etat de situation semi-annuel
—DU—
LOUISIANA NATIONAL BANK
—DE LA—
NOUVELLE-ORLEANS.

A la clôture des affaires du 29 juin 1878

RESSOURCES.

Prêts et escomptes		$1,419,806 60
Bons des Etats-Unis		550,000 00
Autres bons		321,020 58
Local de la Banque et autres propriétés foncières		236,011 59
Cinq pour cent, fonds de rachat		24,750 00
Compte de primes		10,497 80
Change américain		439,019 62
Currency	$845,916 94	
Espèces—		
Or....$8,612 02		
Argent 24,000 00	32,612 02	
Chèques pour le Clearing House	127,534 01	
		$1,006,062 97
		$4,003,169 16

PASSIF.

Capital		$1,000,000 00
Surplus		200,000 00
Profits nets non payés		110,496 72
Billets en circulation		495,000 00
Dépôts	$1,930,768 25	
Dû à des banques et à des banquiers	266,904 19	
		2,197,672 44
		$4,003,169 19

A une réunion spéciale des directeurs, un dividende de cinq pour cent a été déclaré payable, à la Nlle-Orléans et à New York, à dater du 1er juillet 1878.

A. LURIA, Caissier.
30juin—3f

ASSURANCES.

VINGT-NEUVIEME ETAT ANNUEL DE LA

Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 22 mai 1878.

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

Primes d'incendie	$180,751 16		
Primes maritimes	36,729 15		
Primes de rivières	82,136 50		
	$299,616 81		
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues		$228,931 32	
Pertes payées et estimées, savoir:			
Pertes d'incendie	$44,424 27		
Pertes maritimes	12,199 00		
Pertes de rivières	40,635 96		
		97,259 22	
		131,672 09	
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participations, etc.	59,291 28		
Moins loyers, sauvetage, épaves, etc.	21,629 80		
		37,661 48	
Profits bruts		$94,010 61	
La Compagnie possède l'actif suivant:			
Billets à recevoir	$39,956 67		
Prêts sur bons et hypothèques	44,707 80		
		$84,606 47	
Prêts remboursables sur demande	$70,315 35		
Argent	63,126 62		
		133,441 97	
Bons de ville		83,117 20	
Actions de banques et autres		59,186 63	
Propriétés foncières		112,176 91	
Primes en voie de collection et suspense account		23,992 19	
Total de l'actif		$506,611 37	

L'exposé précédent est une copie véritable et correcte des livres de la Compagnie.

THOS. A. ADAMS, Président.
HENRY V. OGDEN, Secrétaire.

Juré et souscrit devant moi, ce 22ème jour de mai 1878.

ALFRED INGRAHAM, Notaire.

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

DIRECTEURS.

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

24 mai— Jno. M. Parker.

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu	$266,881 02		
Primes maritimes	84,632 42		
Primes de rivières	29,246 04		
Total des primes		$380,759 48	
Moins			
Primes sur risques non expirées	$ 86,057 66		
Primes remboursées	12,190 18		
Ré-assurances	20,742 89	118,990 73	
Primes nettes		$261,768 75	
A ajouter intérêt et courtage		41,823 54	
		$303,592 29	
A déduire:			
Pertes par le feu	$66,417 85		
Pertes maritimes	17,722 00		
Pertes de rivières	12,320 85	$96,460 70	
Réduction (rabate) 15 0|0	46,499 04		
Dépenses générales	34,214 46		
Taxes et licences d'Etat et de ville	10,242 70		
Board of underwriters	6,759 55	$194,176 45	
Profits pour l'année 1877		109 415 84	
A déduire:			
Profits et pertes	$ 58,606 28		
Dividende, 30 juin 1877	$25,000 00		
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00	
Balance		809 56	$109,415 84

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

Argent en Banque	$ 58,065 76	
Propriétés foncières	116,275 12	
Gold Bonds des Etats-Unis, N. O. City R. R. Co, Jackson & G. N. R. R. Co, bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurance, et consols de l'Etat de la Louisiane	195,390 42	
Billets à recevoir (pour primes)	11,429 38	
Billets de première hypothèque, billets avec garantie	166,523 84	
Primes en voie de collection	70,210 94	$619,895 46

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

ASSURANCES

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé $500,000

VINGT DEUXIÈME ETAT ANNUEL.

Bureaux No 53 rue du Camp.

Nlle Orléans, 1er janvier 1878

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

Montant des primes pour l'année écoulée le 31 décembre 1877.		
Sur les risques de feu		$359,685 74
Sur les risques de rivières		23,310 38
Sur les risques maritimes		50,472 85
		$433,369 07
A ajouter—		
Risques non terminés 1876		$ 94,275 00
Primes brutes		$519,644 67
Moins—		
Risques non terminés, 1877	$104,741 00	
Primes remboursées	16,445 78	$121 186 78
Primes nettes		$398,457 89
Pertes, etc., payées pendant la même période—		
Sur les risques de feu	$ 92,406 56	
Sur les risques de rivière	19,185 02	
Sur les risques de mer	20,643 91	
	$132,235 49	
Pertes non ajustées	36,000 00	
	$168,235 49	
A ajouter—		
Ré-assurance	$ 44,797 29	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters and Machines Babcock	50,279 11	
Fonds de réserve	10,000 00	
Intérêt sur capital	49,562 41	
	$322,874 30	
Moins escompte et intérêt	29,075 68	
		$293,798 62
Profit net		$104 659 27

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

Actions et Bons	$306,329 00
Prêts sur hypothèque	9,122 63
Prêts sur garantie	83,040 69
Billets à recevoir	11,458 35
Propriétés foncières	25,000 00
Primes en voie de collection	82,435 49
Argent en caisse	139,482 73
Total de l'actif	$656,869 89

L'état précédent est une copie exacte et correcte des livres de la Compagnie.

JAS. I. DAY, Président.
H. CARPENTER, Secrétaire.

Signé et assermenté devant moi, ce 18e jour de janvier 1878.

A. INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction, à une réunion tenue le dix-neuvième jour de janvier 1878, après avoir mis de côté dix mille piastres pour le fonds de réserve, pris des dans les profits nets de l'année, et payé dix pour cent de dividendes aux actionnaires, a résolu de payer un dividende en argent de 35 pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir du lundi, 28 janvier 1878.

—DIRECTEURS—

E. J. HART,	JESSE S. FLOWER
HENRY RENSHAW,	J. WEIS,
HUGH WILSON,	R. W. TAYLOR
B. BIRCOE,	J. C. MORRIS,
A. BALDWIN,	JAMES I. DAY,
CHAS. MACREADY,	LIONEL C. LEVY
W. E. SEYMOUR,	EMORY CLAPP
JNO. G. GAINES,	D. A. CHAFFRAIX
J. L. HARRIS,	T. L. AIREY
I. AITKEN,	R. F. CRAIG
SCOTT McGEHEE,	SAM'L BOYD,
D. FATJO,	JNO. S. GROVES

30 janv—

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

New Orleans, May 22 1878.

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

Fire premiums	$180,751 16	
Marine premiums	36,729 15	
River premiums	82,136 50	
	$299,616 81	
Earned premiums, less reinsurance and return premiums		$228,931 32
Losses paid and estimated, as follows:		
Fire losses	$44,424 27	
Marine losses	12,199 00	
River losses	40,635 96	
		97,259 22
		$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc.	$59,291 28	
Less rents, salvage, savings, etc.	21,629 80	
		37,661 48
Gross profits		$94,010 61
The company have the following assets:		
Bills receivable	$39,956 67	
Loans on bonds and mortgage	44,707 80	
		$84,606 47
Loans on call	$70,315 35	
Cash	63,126 62	
		133,441 97
City bonds		83,117 20
Bank and other stocks		59,186 63
Real estate		112,176 91
Premiums in course of collection and suspense account		23,992 19
		$506,611 37

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

THOS. A. ADAMS, President
HENRY V. OGDEN, Secretary.

Sworn to and subscribed before me this 22d day of May 1878.

ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

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

TRUSTEES:

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

24 mai— Jno. M. Parker.

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,

The steamship

HUDSON,
Capt. E. U. GAGER,

will leave her wharf, foot of Toulouse street,

WEDNESDAY, 24 July, 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,
may1—1y 41 Carondelet Street

Merchants' Mutual Insurance Company

OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year—		
On Fire Risks		$334,652 72
On Marine Risks		20,648 79
On River Risks		24,051 91
Total Premiums		$379,353 42
Less Unearned Premiums		117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878		$261,512 42
LOSSES PAID—		
On Fire Risks	$55,437 89	
On Marine Risks	12,465 68	
On River Risks	10,264 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	$296,054 86
City Bonds and Mortgage Bonds	65,109 53
Bank, Water Works and other stocks	196,376 40
Notes secured by mortgage	186,501 65
Notes secured by pledge	69,870 63
Bills receivable	81,811 67
Premiums in course of collection	42,467 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrips	5,879 39
Cash on hand	81,551 35
	$1,077,613 59

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

PAUL FOURCHY,
President
G. W. NOTT, Secretary.

State of Louisiana, Parish of Orleans, City of New Orleans.

Sworn to and subscribed before me the 10th day of June 1878.

JAMES FAHEY, Notary Public.

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

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

Directors.

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

June 11—

ANNUAL STATEMENT.
—OF THE—
New Orleans Insurance Company.

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$266,881 02	
Marine Premiums	84,632 42	
River Premiums	29,246 04	
Total Premiums		$380,759 48
Less—		
Premiums on expired risks	$ 86,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurances	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums		$261,768 75
Add interest and exchange		41,823 54
		$303,592 29
Deduct—		
Fire losses $66,417 85		
Mar losses 17,722 00		
River losses 12,320 85	$96,460 70	
Rebate ac 15 per cent	46,499 04	
General expenses	34,214 46	
State and city taxes and license	10,242 70	
Board of Underwriters	6,759 55	194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct—		
Profit and loss	58,606 28	
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend, December 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 56—109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$ 58,065 76	
Real Estate	116,275 12	
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols	195,390 42	
Bills receivable for premiums	11,429 38	
First mortgage notes and pledge notes	166,523 84	
Premiums in course of collection	70,210 94	—619,895 46

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

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

Sworn to and subscribed before me, this sixteenth January, A. D. 1878.

JOHN L. LARESCHE,
Third Justice of the Peace.

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

J. W. HINCKS, Secretary.
New Orleans, January 16, 1878.

DIRECTORS:

Ernest Merilh,	H. Gally,
Charles Lafitte,	Ant. Carrière,
Charles E. Schmidt,	Jules Aldigé,
Charles J. Leeds,	W. A. Bell,
D. Fatjo,	Pierre Poutz,
A. Schreiber.	Jules Tuyes.

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, des tirs, etc.

Lignes des rues Magazine et Prytania.

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

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

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

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

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 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 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 ou à Napoleon Avenue pour revenir en ville par les voitures du chemin de fer de Carrollton.

Lignes de la rue St. Charles.

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

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.

Ligne de la rue Claiborne.

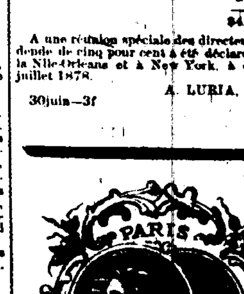
Station de départ: rue du Canal, près de la Levée. Parcours: De Canal à Claiborne, de Claiborne aux Champs Elysées et à la rue Urquhart, de la rue Urquhart à la station d'arrivée, Avenue Lafayette. Retour: De l'Avenue Lafayette à Bons Enfants, de Bons Enfants aux Champs Elysées et à Claiborne, de Claiborne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



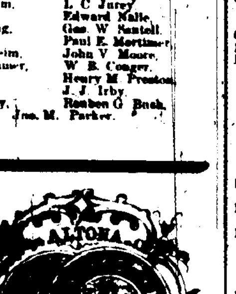
J. P. SARRAZIN,

Manufacture de Tabac à la vapeur,

ÉTABLIE EN 1842.

91 & 93 CHARTRES, COIN CONTI.

SUCCURSALE: 66 POYDRAS, COIN TCHOUPITOULAS.



OFFRE à sa nombreuse clientèle, un vaste assortiment de TABACS à fumer, à priser et à chiquer, en gros et en détail, à des prix réd[illegible]

Agence pour la Louisiane des fameux CIGARES CHAMPAGNE et HALF & HALF.

Agence pour les Etats-Unis des célèbres marques de CIGARES de la Havane: LA PERLA DE CUBA et HIJA DE LA HABANA.

Propriétaire du JOS. QUEYROUZE'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à des prix réduits.

Agence STAR NEW STYLE & BOBBE'S—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

PREMIÈRE PARTIE.

LES FILLES SANS DOT.

XXII

Lorsque sonna le troisième coup, Lazarine descendit au salon.

Elle avait promis à son mari d'être très belle—pour lui faire honneur—et tenait amplement parole.

Rien de plus simple que sa toilette et rien de plus exquis.

Elle portait une longue robe de foulard de l'Inde d'un rose aussi pâle que le rose de la peau, et l'étoffe souple l'habillait ou plutôt la déshabillait à souhait pour le plaisir des yeux.—Jamais costume mieux fermé ne fut plus indiscret.

Le foulard, d'une mollesse inouïe, s'appliquait comme un second et vivant épiderme sur ses bras, sur sa gorge, sur ses épaules.—On ne devinait point de corset,—le buste de jeune statue profilait librement ses contours harmonieux.—Un mince ruban de velours noir, qu'une grosse perle attachait au cou, indiquait seul d'une façon précise où finissait l'étoffe, où commençait la chair.

La jupe étroite serrait les hanches et, [illegible] les plis [illegible] la traîne.

Les cheveux relevés, formant un édifice [illegible] au sommet de la tête affectant un désordre voulu qui faisait valoir leur richesse.

Par un caprice de jolie femme excentrique, Lazarine, dont la vue d'ailleurs était parfaite, avait enchâssé dans l'arcade sourcilière de son œil droit un petit monocle d'écaille blonde, et ce monocle donnait à son regard une adorable expression d'impertinence.

M. de la Tour-du-Roy était au salon avec les deux artistes.—Tous trois se levèrent au moment de l'entrée de Lazarine.

Le marquis tressaillit.—Sous ce costume qu'il voyait pour la première fois, et qu'on ne pouvait cependant accuser d'indécence, sa femme lui semblait trop exquise.

Il n'en laissa rien paraître et il dit:

—Ma chère amie, je vous présente M. Léon Védel, l'artiste à la mode dont vous avez admiré les œuvres à Paris et qui nous fait le grand honneur d'apporter dans notre maison les merveilles de son beau talent....

Lazarine s'inclina.

—Nous sommes de cela très heureux et très fiers—répliqua-t-elle—et M. Védel peut compter sur notre plus vive reconnaissance....

—Ah! madame la marquise—s'écria l'artiste—si vous dites vrai, et je serais fier de le croire, il vous est bien facile de me le prouver....

—Et de quelle façon?

—En me permettant de faire votre portrait et de l'exposer.... —Ma parole d'honneur, vous êtes trop belle! C'est renversant! c'est à n'y pas croire! je m'engage, en copiant la nature, à produire un chef-d'œuvre qui sera le grand succès du prochain Salon.

—Si mon mari le permet—répondit Lazarine en riant—moi je ne demande pas mieux.

Laurent Védel se tourna vers le marquis.

L'artiste n'était pas beau,—nous avons entendu M. de la Tour-du-Roy l'affirmer à sa femme—mais sa laideur originale et point du tout vulgaire commandait la sympathie.

Grand et mince, il offrait un visage tourmenté qu'illuminaient des yeux magnifiques et que couronnait une chevelure épaisse, déjà grisonnante.—Sa barbe taillée en brosse [illegible] de lion.

—Le ruban de la Légion d'honneur formait une mince ligne rouge à la boutonnière de sa redingote.

Tandis que Laurent Védel sollicitait le consentement de M. de la Tour-du-Roy, l'attention de Lazarine se trouvait brusquement accaparée par le compagnon de l'artiste.

Ce jeune homme, depuis l'entrée de la marquise, semblait en proie à un inexplicable embarras, et cherchait à se dissimuler derrière son maître.—Rien en lui n'annonçait cependant qu'il fût affligé de timidité chronique.

C'était un solide garçon de vingt-cinq ans, charmant de visage et de tournure.—Sa chevelure brune et bouclée, ses yeux noirs et vifs, ses moustaches soyeuses, sa taille souple, faisaient de lui un de ces types sans véritable distinction, mais irréprochablement jolis, qui tournent la tête à beaucoup de femmes.

Sa figure devait exprimer habituellement une ample dose d'effronterie et un absolu contentement de soi-même.

Mais en ce moment, nous le répétons, ce garçon paraissait fort mal à son aise, et, comme dit à peu près le bonhomme Lafontaine: *"plus honteux qu'un renard, qu'une poule aurait pris."*

Lazarine, de son côté, éprouvait un trouble bizarre.

Elle devint pâle.—Ses paupières battirent.—Un petit frisson nerveux agita ses lèvres.

Ce fut court.—Les joues reprirent leurs teintes roses,—les paupières redevinrent calmes,—le frisson cessa, les lèvres sourirent de nouveau.

Cette émotion dominée si rapidement ne fut point remarquée par le marquis que Laurent Védel accaparait et qui, bien qu'un peu à contre-cœur, fit une réponse favorable à la pressante requête de l'artiste.

—Merci! mille fois merci!....—s'écria ce dernier, en serrant avec effusion les mains de son hôte:—Vous me rendez vraiment heureux!....—Ah! comme je le sens, ce portrait!....—Une merveille!... Un tour de force!....Je peindrai Mme la marquise en blanc, sur un fond blanc!... Rien que du blanc! ton sur ton! le triomphe du blanc! la gamme des blancs y passera tout entière, avec des valeurs et des finesses à réjouir la pensée!.....—Voyez-vous d'ici le mérite de la difficulté vaincue!....

Après une seconde de silence, Védel reprit:

—Mais, j'y songe, un peu tard, hélas!—Dans mon enthousiasme d'amant du beau, je manque au plus strict devoirs de la plus élémentaire courtoisie!....—Permettez-moi, madame la marquise, d'avoir l'honneur de vous présenter mon élève et mon ami Hector Bégourde, un jeune peintre de grand avenir....

Hector Bégourde, que nos lecteurs avaient reconnu sans doute avant même que son nom ne fût prononcé, devint pourpre, fit deux ou trois pas en avant, de mauvaise grâce, et salua d'une façon très gauche, en murmurant des paroles incohérentes.

Lazarine, sans prononcer un mot, rendit le salut avec une politesse un peu hautaine et une souriante indifférence, qui ne ressemblait point à la familiarité presque affectueuse témoignée par elle à Laurent Védel quelques minutes auparavant.

Hector Bégourde, baissant la tête, tourna sur ses talons comme un enfant sauvage et se réfugia derrière l'artiste.

Celui-ci, stupéfait de la soudaine étrangeté des allures de son compagnon, le regarda en riant et lui demanda:

—Qu'avez-vous donc, Hector?....

—Je n'ai rien!....—répondit ce dernier d'un ton maussade.—Que pourrais-je avoir?...

Laurent Védel haussant les épaules se pencha vers la marquise et lui dit à demi-voix:

—C'est très curieux!—Notez bien que ce cher garçon se pose en Faublas d'atelier et qu'il est la coqueluche des figurantes de petits théâtres et des étoiles de bals publics!—Il m'assomme du récit de ses succès et me répète à tout propos que *les femmes me gobent!*!—Voyez un peu ce que la présence d'une grande dame a fait de son aplomb vainqueur et de sa superbe désinvolture! C'est très curieux!

M. de la Tour-du-Roy n'eut pas le temps de répondre.

Le maître-d'hôtel apparut avec solennité dans l'encadrement de la porte ouverte à deux battants par les valets de pied, et prononça la phrase sacramentelle:

—Madame la marquise est servie....

Laurent Védel s'empressa d'offrir à Lazarine son bras qui fut accepté avec un sourire, et conduisit triomphalement à la salle à manger la maîtresse de la maison.

Le marquis les suivit, après avoir fait passer devant lui Bégourde dont l'inexplicable gaucherie semblait l'intriguer fort.

Cette gaucherie du reste disparut brusquement comme elle était venue; avant la fin du premier service il n'en restait pas trace.

Bégourde s'était dit qu'il venait de jouer un rôle fort sot, et qu'il l'avait joué sans motif.

En retrouvant mariée et grande dame la jeune fille un peu légère avec laquelle, dix-huit mois, avant cette époque, il avait ébauché un roman gaillard;—en se souvenant de la façon sommaire et railcale dont Jules Leroux s'était débarrassé de lui;—en admettant comme chose possible, sinon probable, que Mme de la Tour-du-Roy songeât à le faire mettre à la porte par son mari, Hector, ou plutôt *Totor* comme l'appelaient ses camarades, avait subi l'une de ces commotions qui paralysent momentanément les facultés mentales.

Pendant dix minutes le naufrage de son intelligence, le désarroi de son esprit avaient été complets.

Puis, peu à peu, la lucidité morale était revenue, ramenant la réflexion:

—Il est absurde de supposer—pensa le jeune homme—que Mme de la Tour-du-Roy, l'ex-Lazarine de mes rêves, veuille me dénoncer à son auguste époux.....—Pour accomplir un si noir projet il lui faudrait raconter par le menu les marivaudages d'autrefois, ce qui ne semblerait pas drôle à cette *noble tête de vieillard*, comme on disait dans la Tour de Nesle...—Donc, je ne risque pas grand'chose, et la preuve c'est que la marquise a fait semblant de ne me point connaître....—Tonnerre de Bougival, ai-je été bête tout à l'heure!....—Lazarine aurait dans son droit en me déclarant idiot!—Quant au patron de la case et à l'illustre Védel, ils me croient certainement atteint d'une imbécilité de première classe!.....—C'est très vexant, tout ça!.....—Il s'agit de me réhabiliter *illico*!....

En conséquence Bégourde redevint, comme par enchantement, l'artiste bohème un peu risqué, souvent trivial, mais en somme spirituel et drôle, que tout le monde connaissait.

Il amusa beaucoup le marquis par ses calembredaines de très haute futaie, rendues plus drôlatiques encore par le sérieux avec lequel il les débitait.

—A la bonne heure!—s'écria Laurent Védel,—Je retrouve mon Hector!—tout à l'heure, j'étais presqu'inquiet, savez-vous...

Monsieur de la Tour-du-Roy, à deux ou trois reprises, rit franchement.

Lazarine au contraire resta sérieuse, fronçant ses sourcils noirs qui tranchaient si coquettement sur la blancheur de camellia de sa peau, et pinçant un peu les lèvres avec une petite moue méprisante.

Pas une seule fois d'ailleurs Hector ne s'adressa directement à elle.

Les symptômes dédaigneux que nous venons de signaler n'échappaient point au jeune homme.—Il semblait n'en tenir aucun compte et redoublait de verve gauloise.

Quoique l'automne fût bien avancé, la soirée était belle et tiède comme au mois de septembre.

On servit le café sur la terrasse, après dîner, puis le marquis et ses hôtes allumèrent des cigares, et Lazarine, se disant un peu lasse, regagna son appartement.

M. de la Tour-du-Roy ne tarda guère à l'y rejoindre.

—Chère mignonne—lui demanda-t-il, comment trouves-vous nos artistes?

—Laurent Védel me plaît,—répondit-elle—il me paraît sympathique au plus au point....

—Et l'autre?

—Ah! l'autre, par exemple, me déplaît à ravir.....—Je le déclare intolérable!..

—N'êtes-vous pas un peu sévère?

—Vous me demandez mon impression... je vous la dis en toute sincérité.

—Hector Bégourde est cependant très beau....

—C'est possible..... je n'en sais rien...—Je l'ai vu, mais je ne l'ai pas regardé, et certes je ne le reconnaîtrais point....—Ce qui m'irrite en lui, ce qui m'excède, ce qui m'énerve, c'est ce genre à la fois prétentieux et banal de commis-voyageur en goguette.... —Comment pouviez-vous rire de ses balourdises sans gaieté!—Ah! j'admirais votre indulgence! mon ami, pour ce déplorable farceur!—Si les artistes de la jeune école sont ainsi, je plains la jeune école!....

Le marquis devint triste.

—En vérité—murmura-t-il—je suis au désespoir de vous avoir imposé ce garçon!....—Quelle maladresse de ma part!....—Maintenant que nous l'avons accepté pour convive, comment faire?....

—Il ne faut rien faire.....—répliqua vivement Lazarine.—Laissons les choses comme elles sont.....—Me supposez-vous incapable de prendre mon parti d'un ennui sans importance?....—J'aime à croire d'ailleurs que ce loustic, comprenant son échec, se tiendra désormais plus modestement à sa place.....

—Voulez-vous que je parle de cela à Laurent Védel?—demanda Robert.

—Gardez-vous-en bien, mon ami!—s'écria la marquise.—N'en parlez à âme qui vive, et nous mêmes n'en parlons plus!—Nous nous sommes occupés déjà de ce petit monsieur beaucoup plus que ne le comporte sa personnalité si mince!...

M. de la Tour-du-Roy poussa un soupir et se tut.

XXIII

Cette nuit-là, Mme de la Tour-du-Roy ne dormit guère....

Le dédain profond qu'elle venait d'étaler devant son mari avec un si grand flux de paroles manquait absolument de sincérité.

Loin de l'irriter, la présence imprévue du complice de son premier roman de jeune fille la troublait étrangement.

Sans doute elle n'avait point éprouvé d'amour sérieux pour le rapin excentrique, mais il lui avait plu, et, maintenant que le hasard les remettait en face l'un de l'autre, elle le trouvait charmant avec sa chevelure brune et bouclée, ses moustaches fines et ses yeux rieurs.

L'écrasante émotion manifestée par lui au moment de la reconnaissance mutuelle la touchait beaucoup.—Elle y voyait la preuve qu'un feu mal éteint [illegible] la cendre au fond du cœur [illegible] qu'un seul regard suffirait pour le [illegible] flamber de nouveau ce feu.

Elle était reconnaissante à l'artiste de l'aimer encore; d'ailleurs il appartenait dans son existence monotone de femme ennuyée et sans principes trois choses plus précieuses que tout au monde:—le piment du fruit défendu—(si cher aux filles d'Eve depuis le paradis terrestre)—et enfin la distraction tant souhaitée....

A coup sûr il en fallait moins pour qu'Hector fût le très bien venu au château de la Tour-du-Roy....

Est-ce à dire que Lazarine formât dès ce moment le projet de tromper son mari?

Elle n'y songeait point,—du moins dans le sens absolu du mot *tromper*.

Elle acceptait la situation qui lui semblait devoir être fertile en complications amusantes.—Elle n'en calculait pas les périls;—elle n'en prévoyait pas les conséquences possibles et probables....

Son manque absolu de sens moral l'empêchait de comprendre que la seule présence d'Hector Bégourde dans la maison du marquis était un outrage pour ce dernier.

En cachant à Robert qu'elle connaissait l'artiste, Lazarine avait fait le premier pas sur le chemin de la trahison, et, quand une femme est dans cette voie, il est bien rare qu'elle s'arrête avant d'être allée jusqu'au bout.

Tandis que les pensées dont nous venons d'indiquer la nature malsaine hantaient l'insomnie de la marquise et s'agitaient dans son cerveau fiévreux, Hector Bégourde, accoudé au balcon de la fenêtre ouverte, réfléchissait de son côté en sondant du regard les profondeurs du parc que la lune naissante argentait.

—Parole d'honneur—se disait-il—elle est plus jolie encore qu'autrefois, cette Lazarine, mais pas si bonne enfant, par exemple!....Quel galbe de marquise!....Oh! les marquises, engeance insolente!...Elle avait cependant pour moi, jadis, un fort béguin, quand elle était simple fille de banquier, et maintenant que la voilà grande dame elle me regarde de haut en [illegible] me reconnaître! [illegible] révolutions, alors? [illegible] je ne suis pas l'égal de [illegible] marquis?—Mon talent vaut mieux que son titre, et je ne changerais point ma jeunesse pour ses millions!.....—Ah! si je pouvais recommencer le roman d'autrefois et tourner de nouveau la tête à cette belle patricienne!.....—Ça serait la revanche de la démocratie!.....—La Tour-du-Roy supplanté par Bégourde!.... Quel triomphe doublement flatteur pour l'amoureux et pour le radical!....

Hector quitta le balcon, bourra sa pipe dans l'obscurité, l'alluma et revint fumer à la fenêtre en se posant cette question:

—Ai-je des chances?

Il réfléchit longtemps, agitant le pour et le contre, et voici comme il conclut:

(*A continuer.*)

SOURCES DE BLADON.—La saison estivale est ouverte depuis le 1er mai, à la délicieuse résidence d'été qu'on appelle les Sources de Bladon. On sait que ces sources, pour leurs propriétés curatives, ont mérité le surnom de Vichy américain. Leurs effets bienfaisants dans les affections du foie et des reins, les rhumatismes et les maladies du sexe féminin ont été éprouvés par des milliers de personnes. L'air de Bladon est, d'ailleurs, pur et vivifiant, l'établissement étant situé sur un plateau élevé dans un pays boisé et ondulé. Beaucoup de visiteurs s'y rendent simplement pour leur agrément. La source est entourée de beaux arbres qui donnent de l'ombrage à toutes les moments de la journée, et il y a dans le voisinage des bois qui offrent de charmantes promenades.

On se rend à Bladon par le chemin de fer jusqu'à Mobile et de là par des bateaux à vapeur qui partent de cette ville les mardis et les samedis.

Le prix du passage pour l'aller et le retour est de $17. On paie pour la pension avec l'usage des eaux de la source $40 par mois ou $12 50 par semaine.

On peut obtenir des informations détaillées en s'adressant à MM. J. Conner & Co., Bladon Springs, Choctaw Co., Alabama, ou à leur agent à la Nouvelle-Orléans, M. I. L. Lyons, coin Camp et Gravier.