L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLÉANS,

MARDI 26 MARS 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE

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

CANADA Frangeul mercredi 3 avril.

PEREIRE Danré mercredi 17 avril.

VILLE DE PARIS Durand mercredi 1er mai.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

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

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec ameublement, literie et ... $33 en currency y compris le chemin de fer de la Nouvelle-Orléans à New York.

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

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

4mai—

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 l'automne prochain comme ci-dessous—

De Brême. / De la Nlle-Orléans.
Frankfurt 20 fév. / 27 mars.
Nurnberg 20 mars. / 24 avril.
Hannover — / 22 mai.

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 Havre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre $150 en or; Entrepont $36 en or.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Havre ou Brême:
Chambre $150 en or; Entrepont $45 en or.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre $60 en or; Entrepont $15 en or.
Pour les enfants au dessous de 10 ans moitié prix.
Pour les enfants au dessous de 1 an gratis.

EXCURSION
A l'Exposition de Paris.

RÉDUCTION DE PRIX.

Pour chambres de 1re classe seulement.

De la Nouvelle-Orléans à Paris et retour à la Nouvelle-Orléans par un steamer de cette ligne.

$250, en or.

[illegible]

$230, en or.

[illegible]

$210, en or.

[illegible]

L. F. STOCKMEYER & CO.

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

Pour Brême via la Havane et Southampton.

De ... MERCREDI 27 mars ...

FRANKFURT,
Commandant KLUGKIST.

[illegible]

L. F. STOCKMEYER & CO
Agents,
24 mars ... Au No 42 de la rue de l'Union.

POUR LIVERPOOL.

LIGNE PAPPAYANIS.

Pour Liverpool directement.

[illegible]

LES MAGNIFIQUES STEAMERS
THESSALIA ... 6 Avril
... Avril
LACONIA ... Mai

Pour passage s'adresser à
J. J. FORSTALL & SONS, Agents
Au No 30 de la rue Carondelet.
26 mars—1m

STATE LINE.

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

Confort, Rapidité, Sécurité.

BILLETS aller et retour ...

Salon, Secondes cabines et Entrepont.

Pour billets ... s'adresser à
AUSTIN BALDWIN & Co
72 Broadway, New-York
A. K. MILLER & CO
55 Carondelet, Nouvelle-Orléans.

[illegible]

Pour New-York directement.

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

CETTE LIGNE SE COMPOSE

des steamers suivants:

KNICKERBOCKER
NEW ORLEANS,
HUDSON
CORTES.

Le steamer

KNICKERBOCKER,
Capt F. KEMBLE

Partira de son wharf au pied de la rue Toulouse

MERCREDI, 27 mars, à 8 h. A. M.

L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 3¼ pour cent.

Passage Cabine ... $50
Entrepont ... 25
Billet d'excursion ... 80

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

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

Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer ... anciennement de 1ère classe

E. B. WARD, Jr.,

Capt. G. PIZZATI, partira du ... pour Belize, Honduras, touchant à Omoa, Port Cortes, Truxillo, Ruatan et Utila SAMEDI ... à 8 heures A M.

Pour fret ou passage ayant des connaissements ... s'adresser à
S. OTEEI & BRO
23 et 25 Front Levée, 24 et 26 Fulton, entre Gravier et Poydras

N. B.—Le Ward fera le service ci-dessus conjointement avec nos goëlettes ...
2 mars—1 an

VAPEURS.

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 SAMEDI, à l'arrivée du train de 4 heures de l'après-midi, du N. O. City Railroad, partant de la rue du Canal.

Retour: Il quittera Madisonville le LUNDI, à 4 heures et demie du matin, le MARDI et le VENDREDI, à 7 heures et demie du matin. Le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'à "Old Landing."

Il se reliera, 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'encoignure Canal et Carondelet, au départ du train correspondant avec le départ du bateau.

Pour plus de détails, s'adresser à
C. M. SORIA,
25sept— Au No 20 de la rue de l'Union.

Pour la Baie St-Louis.

Passage, 75 cents.

Le beau steamer neuf **NEW CAMELIA** à basse pression et portant les malles des Etats-Unis, Capitaine WM. HANOVER, commencera le service régulier DE LA NOUVELLE-ORLÉANS A LA BAIE ST-LOUIS, MERCREDI, 3 avril 1878. Elle partira du Lac, à l'extrémité du City Rail Road, TOUS LES MERCREDIS, à l'arrivée du train de 9 heures du matin, et sera de retour le soir du MEME JOUR, à temps pour le train de 8 heures.

On recevra le FRET, à son débarcadère, au Nouveau Bassin, coin de la rue Julia, près Magnolia, TOUS LES MARDIS.

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

Le service sera régulier, à moins de mauvais temps ou basses eaux. 24m—1m

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer neuf, **NEW CAMELIA,** très fin marcheur, à basse pression et portant la malle des Etats-Unis, capitaine WM. HANOVER, commencera ses Excursions du Dimanche à Mandeville, Louisbourg et Madisonville, le dimanche, 7 avril.

Il partira du Lac, à l'extrémité du City Rail Road, à l'arrivée du train de 7 heures du matin, et sera de retour le soir du même jour, à temps pour le train de 7 heures du soir.

Le service sera régulier à moins de mauvais temps ou de basses eaux.

Pour plus de détails, s'adresser à
C. M. SORIA, agent
24 mar— au No 20 de la rue de l'Union.

BAYOU SARA.

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.
FORD & McPEAKE, 18 Camp.
Oct 1—

Paquebot de la Nouvelle-Orléans, de la Côte et de Bâton-Rouge.

Deux voyages par semaine.

JOURS de départ tous les MERCREDIS matin à 10 heures et tous les SAMEDIS soir à cinq heures. Le bateau à vapeur

ST-JOHN,

J. P. McELROY, Capitaine
Commis

Jours de retour à la Nouvelle Orléans, tous les LUNDIS et VENDREDIS.

Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
E. O. MELANCON,
10 nov— No 32 rue Bienville.

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

HENRY TÊTE.

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: Départ de Donaldsonville tous les DIMANCHES et MERCREDIS matin.

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
E. RIVET
105, rue Decatur, près St-Louis.
16 juillet—1 an

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

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

Le bateau à vapeur

NATCHEZ,

T. P. Leathers, Capitaine
J. F. Muse, Commis

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
JANNEY & WORK, 106 Commune et
HITE & CARLIN, 1 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 38 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 Norman, Barbin, Ware et tous les autres ports intermédiaires de la Rivière Rouge. Le beau bateau à vapeur

NEW BART ABLE,

Capitaine E. SINNOT,
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

L'EPILEPSIE.

Guérison permanente, au bout d'un mois par les célèbres poudres du Dr. Goulard.

AFIN de convaincre les malades de l'efficacité de ces poudres, nous leur en enverrons une boîte, franc de port. Le Dr Goulard étant le seul médecin qui ait jamais fait une spécialité du traitement de l'épilepsie, et comme nous savons que des milliers de personnes doivent à ces remèdes une GUÉRISON PERMANENTE, NOUS REMBOURSONS INVARIABLEMENT TOUT L'ARGENT qui AURAIT été dépensé, lorsque le malade n'aura pas obtenu une guérison permanente.

Prix d'une grande boîte, **$3 00** ou **4** boîtes pour **$10 00**. Envoi par la malle dans toutes les parties des Etats-Unis ou du Canada, ou par express C. O. D.

ASH & ROBBINS
360 Fulton Street, Brooklyn, N. Y.

LA CONSOMPTION.

Guérison positive.

Ceux qui sont atteints d'affections pulmonaires son[t] invités à faire l'essai des CÉLÈBRES POUDRES DU Dr KISSNER. C'est le seul remède efficace contre la CONSOMPTION contre les MAUX DE GORGE et les MALADIES DES POUMONS. Nous sommes tellement persuadés des vertus de ces poudres que nous en expédierons aux malades, UNE BOITE, FRANC DE PORT.

Nous n'en réclamerons le prix que quand le malade sera parfaitement convaincu qu'il a trouvé la guérison. Si vous tenez à votre existence, ayez recours à ces POUDRES sans retard.

Pour une grande boîte **$3 00**. Envoi dans toutes les parties des Etats-Unis et du Canada.

ASH & ROBBINS
360 Fulton Street, Brooklyn, N. Y.
27 nov—1an

Avis aux Contribuables.

LE soussigné se chargera de payer toutes les taxes arriérées ou courantes, soit de ville ou d'Etat à un escompte très avantageux pour les intéressés. Il 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 sujettes aux réclamations de madame Gaines.

JOHN T. DUFOUR,
Passage de la Bourse.

CHEMINS DE FER.

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

A dater du 2 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue Bienville, à sept heures et demie du matin, pour Westwego, et transportera les passagers qui se rendront aux stations du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas. Il quittera Westwego à 5 heures du soir et arrivera à la Nouvelle-Orléans à 5-45 P. M.

Le bateau qui se reliera au train d'excursion du dimanche partira d'ici à 9 heures du matin et sera de retour le même jour à 5 heures 45 m. du soir.

Le fret reçu au même endroit, à 8 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE,
Surintendant
4 déc—

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, le dimanche seulement ... 7:55 A.M.	Exprès, le dimanche seulement ... 9:30 P.M.
Exprès ... 5:00 P.M.	Exprès ... 8:35 A.M.
Train à passagers, dimanche excepté ... 7:50 A.M.	Train à passagers, dimanche excepté ... 8:15 P.M.

Les wagons-palais de Pullman vont, tous les jours à Cincinnati, Louisville, Nashville, St-Louis, Philadelphie, Washington et Baltimore, 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,
21 nov— Surintendant.

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, Sunday only ... 7:55 A.M.	Express, Sunday only ... 9:30 P.M.
Express ... 5:00 P.M.	Express ... 8:35 A.M.
Passenger, except Sunday ... 7:50 A.M.	Passenger, except Sunday ... 8:45 P.M.

Pullman Palace Cars daily to Cincinnati, Louisville, Nashville, St Louis, Washington, Baltimore and Philadelphia, 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.

Grande Route de Jackson.

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

A partir du 13 novembre 1877, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DEPARTS / ARRIVEES.
Express No 1 6:00 P M / Express No 2 10:30 A M
Express No 3 7:00 A M / Express No 4 10:00 P M

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

CHARS PULLMAN ALLANT SANS CHANGEMENT JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI ET CHICAGO. Pour St Louis un char Pulman 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.

Le train de vendredi soir ne se relie pas pour Chicago.

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 heures le dimanche. Ils arrivent à 9 h 20 m A. M. et à 10 h. P. M. le lundi.

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

A. D. SHELDON Agent.
F. CHANDLER Agent Gén pour les Passagers
11 ...

Great Jackson Route.

Chicago, St-Louis & New Orleans Rail Road Line.

Double Daily Through Trains.

Will arrive at and depart from the Calliope St Depot from Nov. 13th 1877 as follows

DEPART / ARRIVE.
Express No 1 6:00 P M / Express No 2 10:30 A M
Express No 3 7:00 A M / Express No 4 10:00 P M

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

PULLMAN PALACE SLEEPERS THROUGH TO LOUISVILLE, CINCINNATI AND CHICAGO WITHOUT CHANGE

and for St Louis a sleeper is attached at MILAN enabling passengers to go through without leaving the train. ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.

Friday evening train makes no connection for Chicago.

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 9:20 A. M. and 10:00 P. M. Monday.

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

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

GRAND CHEMIN DE FER
—DE LA—
Louisiane et du Texas, 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 Tèche au delà de Morgan City est réduit 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 n'expédieront que 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.

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—

NEW-ORLEANS SAVINGS INSTITUTION

156 rue du Canal.

D. URQUHART, Président.
THOS. A. ADAMS, 1er Vice Président.
THOS. A. CLARKE, 2nd
CHAS. J. LEEDS, 3ème
CHAS. KILSHAW, Trésorier.

DIRECTEURS.

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

INSTITUTION D'AQUIN,

CETTE Institution, dirigée par Mademoiselle H. FITZGERALD, et occupant de spacieux ... située dans le quartier le plus sain de la ville, reçoit des élèves internes et externes, qui peuvent s'initier, dans son enceinte, à toutes les branches d'une instruction solide, sous des maîtres dont chacun s'occupe de sa spécialité d'enseignement.

Le plan des études embrasse toutes les branches, depuis l'enseignement primaire jusqu'aux plus hautes classes: l'Anglais, le Français, l'Espagnol, l'Allemand, les Mathématiques, la Rhétorique, la Littérature, l'Histoire, la Géographie, l'Histoire Naturelle, la Physique, etc.

Le Piano, le Chant et le Solfège sont confiés à des professeurs de mérite.

Pour les conditions s'adresser à l'Institution, 238 rue Bayou, près Claiborne. KINDERGARTEN pour petites filles et petits garçons.
28 fév—1m

ASSURANCES.

VINGT-HUITIÈME ÉTAT DE SITUATION ANNUEL DE LA Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 19 mai 1877.

Les Directeurs, conformément à la Charte amendée, présentent l'état suivant des affaires de la Compagnie au 30 avril 1877:

Primes d'incendie ...	$188,068 51	
Primes maritimes ...	29,315 95	
Primes de rivières ...	81,924 35	
	$299,308 81	
Primes encaissées, moins ré-assurances et primes rendues ...		228,935 15
Pertes payées et estimées, comprenant toutes celles qui sont connues et ne sont pas payées, savoir:		
Pertes d'incendie ...	$67,335 60	
Pertes maritimes ...	7,285 41	
Pertes de rivières ...	25,510 20	
		$100,131 21
		$128,103 94
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participation, etc ...	$51,892 58	
Moins loyers, sauvetage, épargne, etc ...	11,766 72	
		$ 40,125 86
Profits bruts ...		$87,978 08

Dont $56,587 35 appliquées à balancer l'intérêt et la liquidation des créances douteuses.

La Compagnie possède l'actif suivant:

Billets à recevoir ...	$68,648 38	
Prêts sur bons et sur hypothèques ...	55,943 32	
		124,591 70
Prêts remboursables sur demande ...	$74,554 15	
Argent ...	63,846 71	
		$138,400 86
Bons de ville ...		72,055 00
Actions de banques et autres ...		83,415 63
Propriétés foncières ...		139,544 66
Primes en voie de collection et suspense account		33,415 94
Total de l'actif ...		$381,423 79

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

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

Juré et signé devant moi, ce 19ème jour de mai 1877.

W. B. KLEINPETER, Notaire Public.

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, 11 juin, à ceux qui y ont droit.

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

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 rivière ...	29,246 04	
Total des primes ...		$380,759 48
Moins:		
Primes sur risques non expirées ...	$ 86,057 66	
Primes rétournées ...	12,190 18	
Ré-assurances ...	20,742 89	118,990 73
Primes nettes ...		$261,768 75
A ajouter intérêt et sauvetage ...		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
Réfaction (rebate) 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 24	
Dividende de 30 juin 1877 ...	$25 000 00	
Dividende de 31 décembre 1877 ...	25 000 00	50,000 00
Balance ...		809 58 $109,415 84

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

Argent en Banque ...	$ 58 065 76	
Propriétés foncières ...	118,275 12	
Gold Bonds des Etats Unis N. O. City R. R. Co. Jackson & G. N. R. R. Co., bons de 1ère hypothèque, actions de banque 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. TUYES,
Président.
J. W. HINCKS,
Secrétaire.

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 ALDIGÉ,
CHARLES J. LEEDS, W. A. BELL,
D. FATJO, PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER, JULES TUYES.

VERITABLES CHAUSSURES PARISIENNES.

Le SOUSSIGNE est en mesure d'offrir dorénavant à sa clientèle et au public en général de VERITABLES CHAUSSURES PARISIENNES, faites sur mesures prises ici, et confectionnées à Paris, à un rabais d'un tiers sur le prix habituel des chaussures faites sur place.

Il se propose de partir pour France dans un court délai, et il sévère que les dames qui ont pu apprécier la finesse, l'élégance et le bon goût des chaussures faites dans ses ateliers, profiteront de cette occasion et lui laisseront leurs mesures. Il garantit toute satisfaction sous tous les rapports, promptitude, qualité de la marchandise, et grande diminution dans les prix.

Il se chargera également des commandes qui lui seront confiées par les marchands de cuir, les bottiers et tout ce qui se rattache à sa spécialité.

COMBIVEAU,
27fév—1m D.MarJ 67 rue Royale.

ASSURANCES.

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

AU NO 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-TROISIÈME ETAT DE SITUATION ANNUEL.

CONFORMEMENT à sa charte, la Compagnie publie l'état suivant:

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1877, y compris les primes non expirées de l'année antérieure—		
Sur les risques d'incendie ...		361,296 52
Sur les risques de mer ...		24,473 93
Sur les risques de rivières ...		25,679 37
Total des primes ...		411,449 82
En moins primes non-expirées ...		118,115 00
Montant net des primes le 31 mai 1877 ...		293 334 82
Pertes payées:		
Sur risques d'incendie ...	117,867 98	
Sur risques de mer ...	17,052 50	
Sur risques de rivière ...	3,596 77	
Taxes, dépenses intérêts ...	28,093 38	
Réassurances, primes remboursées ...	16,104 03—183,314 66	
Bénéfice ...		110,020 16
L'actif de la Compagnie est comme suit:		
Propriétés foncières ...		289,079 49
Bons de la ville ...		110,419 50
Actions de banques, de chemins de fer, autres actions et bons hypothécaires ...		169,235 56
Billets garantis par hypothèque ...		214,042 08
Billets garantis ...		42,307 97
Effets à recevoir ...		75,164 19
Primes en voie de recouvrement ...		49,067 93
En caisse ...		77,007 53
		1,026,344 23

Ce 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 7 juin 1877.

JAMES FAHEY,
Notaire.

A une réunion des Directeurs, le 7 juin 1877, il a été résolu de déclarer un DIVIDENDE COMPTANT de vingt pour cent sur le montant net des primes participantes de l'année expirée le 31 mai 1877, dividende qui sera payable le troisième lundi de juillet prochain.

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

—DIRECTEURS—

P. MASPERO, E. TOBY,
S. Z. RELF, HY. BEEBE,
P. FOURCHY, M. W. SMITH,
D. A. CHAFFRAIX, J. M. ALLEN,
CHAS. LAFITTE, D. FATJO,
J. J. FERNANDEZ.
8 juin

THE TWENTY EIGHTH ANNUAL STATEMENT.

—OF THE—

CRESCENT MUTUAL INSURANDE COMPANY.

NEW ORLEANS, May 19 1877.

The trustees in conformity with amended Charter, submit the following statement of the affairs of the Company on the 30th of April 1877.

Fire premiums ...	$188 068 51	
Marine premiums ...	29,315 95	
River premiums ...	81,921 35	
	$299,308 81	
Earned premiums less re insurances and return premiums ...		228,235 15
Losses paid and estimated, including all known and unpaid, say		
Fire losses ...	$ 67,335 60	
Marine losses ...	7,285 41	
River losses ...	25,510 20	
		$100,131 21
		$128 103 94
Taxes expenditures discount in lieu of participation &c ...	$ 51,892 58	
Less rent, salvage, savings, etc ...	11,766 72	
		$ 40,125 86
Gross profits ...		$ 87,978 08

Of which $56,587 35 is appropriated to balance of interest and liquidation of doubtful assets.

The Company have the following assets—

Bills receivable ...	$ 68,648 38	
Loans Bond and Mortgage ...	55,943 32	
		$124,591 70
Loans on Call ...	$ 74 554 15	
Cash ...	63,846 71	
		$138 400 86
City Bonds ...		72 055 00
Bank and other stocks ...		83 415 63
Real Estate ...		139,544 66
Premiums in course of collection and suspense account ...		33 415 94
Total assets ...		$381,423 79

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 19th day of May 1877.

W. B. KLEINPETER,
Notary Public.

The Board of Trustees this day resolved, That after paying the annual dividend of TEN PER CENT Capital (Stock of Company, a dividend of TWENTY PER CENT in cash be paid on MONDAY, June 11, to those parties entitled to receive the same.

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

ANT. CARRIERE, O. CARRIERE,
E. L. CARRIERE, CHAS. J. CARRIERE,

A. Carrière & Sons

Négociants-Commissionnaires,

ENCOIGNURE ROYALE ET DOUANE

Avances libérales sur consignations à ... de Londres, Liverpool, le Havre et Bordeaux.

SOMNAMBULE.

LE PROFESSEUR LENORMAND, de retour de Paris, peut être consulté à la Nouvelle-Orléans comme somnambule, spiritualiste, en maladies et en affaires. Il vous dira la meilleure place où vous serez le plus chanceux dans vos affaires, et il donne des détails sur les ... Il vous dira le passé, le présent et le futur, et la destinée de chacun. Par sympathie il peut guérir des troubles de famille et les maladies inconnues ou abandonnées par les docteurs comme maladies d'estomac, maladies nerveuses, douleurs et rhumatismes, &c. Il importe les meilleures médecines de France.—Office, 112, rue St-Philippe entre Dauphine et Bourgogne—Consultations gratuites pour les pauvres, en médecine, de 3 à 4 heures. 28 mars—6t—1 an

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

KNICKERBOCKER,
Capt. F. Kemble,

will leave her warf, foot of Toulouse street,

WEDNESDAY, march 27, at 8 A. M.

Insurance on cargo by this line 3¼ per cent.

Cabin Passage ... $50
Steerage ... 25
Excursion tickets ... 80

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

For freight or passage apply to
ALFRED MOULTON,
may1—1y 41 Carondelet Street.

Merchant's Mutual Insurance Company

OF NEW ORLEANS.

104 ... CANAL STREET ... 104

23d ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1877, including unearned premiums of the previous year—		
On Fire Risks ...		$361,296 52
On Marine Risks ...		24,473 93
On River Risks ...		25,679 37
Total Premiums ...		411,449 82
Less Unearned Premiums ...		118,115 00
Net earned premiums 31st May 1877 ...		293,334 82
Losses paid:		
On Fire Risks ...	$117,867 98	
On Marine Risks ...	17,052 50	
On River Risks ...	3,596 77	
Taxes and expenses, less interest ...	28,093 38	
Reinsurances and return Premiums ...	16,104 03	183,314 66
Profit ...		$110,020 16
The company has the following assets—		
Real Estate ...		$289,079 49
City Bonds ...		110,419 50
Bank, Railroad and other Stocks and Mortgage Bonds ...		169,235 56
Notes secured by mortgage ...		214,042 08
Notes secured by pledge ...		42,307 97
Bills receivable ...		75,164 19
Premium in course of collection ...		49,067 93
Cash on hand ...		77 007 53
Total ...		$1,026,344 23

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 7th day of June, 1877.

JAMES FAHEY, Notary Public.

At a meeting of the Board of Directors held on the 7th day of June 1877, it was resolved to declare a Cash Dividend of TWENTY per cent on the net earned participating premiums for the year ending 31 of May 1877 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, E. TOBY,
S. Z. RELF, HY. BEEBE,
P. FOURCHY, M. W. SMITH,
D. A. CHAFFRAIX, J. M. ALLEN,
CHAS. LAFFITE, D. FATJO,
J. J. FERNANDEZ.
8 Juin—

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	
Reinsurance ...	20,742 89	—118,990 73
Net earned premiums ...		$261,768 75
Add interest and salvage ...		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 ...	118,275 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.

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-ORLÉANS.

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 descendant de la partie supérieure de la ville par les ruisseaux et les égoûts 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 Fret 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 Fret est située sur la Levée, entre les rues Girod et Julie.

Morgan's Louisiana & Texas.

La gare aux marchandises ou Dépôt de Fret 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 versâ. Cette voie, connue antrefois sous le nom de chemin de fer des Opelousas, relie Alger (rive droite) à Morgan City qui en est éloigné d'environ 80 milles. Elle a pour annexe une ligne d'excellents steamers, appartenant, comme le chemin de fer, à M. Morgan, et qui font un service régulier entre Morgan City, situé sur la Baie de Brashear, 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.

BOIS! BOIS!

De toutes sortes.

REÇU CONSTAMMENT PAR LES STEAMERS DE LA LIGNE DE HONEY ISLAND, "J. F. Frazer" et "Josephine," ainsi que des barges. En gros et en détail.

CHANTIERS DE BOIS DE HONEY ISLAND et CHANTIERS DE CHARBON, No 375 rue Julie, près du Pont Magnolia, au Nouveau Bassin, aussi, au coin de la Promenade Carondelet et de la rue Marais, au Vieux Bassin. Bureau principal, rue de la Commune No 158. S'adresser par la poste, Lock box 1080.

Livraison de bois dans toutes les parties de la ville.

Bois de chêne (le meilleur) par corde ... $5 50
Bois de frêne ... do ... do ... 6 50
Chêne et frêne mêlés do ... do ... 6 00

Escompte libéral fait aux marchands. Pleine mesure garantie. Tout le monde sera satisfait.
16 déc—

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 Poeyferré 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 Napoléon 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 Napoléon Avenue sont des embranchements qui les relient au Mississipi.

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

Ligne de la rue Annonciation.

Station de départ: Rue du Canal, entre Camp et Magazine. Les cars longent la rue Tchoupitoulas jusqu'à sa jonction avec les rues Delord et Annonciation, et suivent cette dernière rue, 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 Napoléon Avenue pour revenir en ville par les voitures du chemin de fer de Carrollton.

Lignes de la rue St. Charles.

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

Le retour s'opère pour les Baronne cars, par la rue Carondelet jusqu'à la rue du Canal; et pour les 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, "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, 3eme district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. Là, on peut prendre le train pour aller à Milneburg, sur les rives du lac.

Le retour s'opère par les Champs-Elysées, la rue Royale, la rue St-Charles, Triton Walk, la rue Dryades et la rue Clio. On passe, rue Royale, devant le State House (ancien Hôtel St-Louis).

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

Station de départ: rue du Canal, à gauche de la statue de Clay. Parcours: Canal jusqu'à Dauphine, Dauphine jusqu'à Dumaine, Dumaine jusqu'à Broad, Broad jusqu'à Laharpe et de là à la station d'arrivée. On prend cette voie pour aller aux Fair Grounds, quand on veut y pénétrer par la porte du Chemin de Gentilly ou par la porte de la rue Sauvage.

Le retour s'opère par la Grande Route St-Jean, les bords du Bayou St-Jean, la rue Broad, la rue St-Pierre, la rue Bourgogne et la rue du Canal. Il s'opère aussi, et principalement, par la rue Broad, la rue des Ursulines et la rue Bourgogne, jusqu'à la rue du Canal.

Ligne de la rue Claiborne.

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

La rue Claiborne est la rue la plus large de la Nouvelle-Orléans et se recommande comme une des plus belles avenues de la ville.

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

Ligne de la rue Girod.

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

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

Les wagons de cette ligne sont mus par une petite 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. De là 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 Dumaine, Dumaine 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 Bayon. Le retour s'opère par la même route, la voie du Bayou à la rue des Remparts étant commune à la ligne "Esplanade and Bayou Bridge" et à la ligne "Bayou and French Market."

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

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

Upper Magazine Line.

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

Chemin de fer de Pontchartrain.

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

FEUILLETON,

Commencé le 10 Février

LE DÉMON
—DES—
MONTCHEVREUIL.

—PAR—

M. DE LESCURE.

LA LUTTE.—(Suite.)

Il était bien enfermé et bien gardé. La fenêtre était haute, presque inaccessible sans échelle, défendue le jour par le jour même, la nuit par des chiens féroces pour des mollets inconnus. La double porte était infranchissable sans encombre. Le jardin n'avait pas d'issue particulière. Il fallait, pour en sortir, traverser la maison. Restait le mur du fond de sa chambre, mitoyen avec le chantier, à ce qu'il savait par des renseignements auriculaires qu'il confondait dans son examen avec les indications que lui fournissaient ses yeux. Mais ce mur ne sonnait pas creux et semblait fort épais. Pour le plancher, il n'était pas invulnérable; mais, après avoir percé son enveloppe, on rencontrait l'ossature de la voûte de la cave, et c'était folie que de tenter une voie si obstruée.

Cependant Montchevreuil n'était pas de ceux qui se découragent facilement. L'obstacle l'irritait plutôt. Après y avoir réfléchi, il se décida à tenter sur le mur de fond un sondage plus approfondi.

Il se plaça dans la ruelle de son lit, préalablement repoussé; il écarta les rideaux qui couvraient le mur, revêtu en outre de la tenture de damas de laine qui tapissait uniformément toute la chambre.

Il ausculta la muraille avec soin, percevant le son en réponse à son interrogation manuelle, avec l'oreille d'un médecin penché sur la poitrine d'un malade aimé.

Au jugé du contact, la muraille lui sembla moins épaisse qu'elle n'en avait l'air au regard. Il décrocha un tableau, retira le clou de soutien, l'enfonça dans le mur en frappant doucement avec le talon d'une botte en guise de marteau. L'écorce était moins dure qu'il ne paraissait. C'était de la maçonnerie de brique contre brique assez faiblement cimentée d'un mortier corrodé et veinulé par l'humidité. Montchevreuil poussa un soupir de satisfaction, il avait tremblé d'avoir affaire à de la pierre de taille ou du moellon.

Cependant le clou avait pénétré de toute sa longueur. Montchevreuil en détacha un autre qu'il poussa sur le premier. Puis il prit la pelle à feu de sa cheminée, en dévissa la tige et obtint ainsi une sorte de long poinçon qu'il enfonça dans le trou du mur, où les deux clous qui l'avaient précédé lui frayaient la route.

Au bout d'une demi-heure d'un travail de forage acharné, qui faisait ruisseler la sueur sur son front enfiévré, Montchevreuil entendit de l'autre côté du mur un léger cliquetis de fer tombant à terre. Les deux clous avaient été poussés au dehors. Il enfonça jusqu'à la garde la tige de sa pelle, puis la retira brusquement. L'air jaillit avec un filet de lumière par le trou auquel il avait appliqué son œil. Il n'avait pas perdu son temps. Il savait ce qu'il voulait savoir. Le mur n'était pas très résistant, son intérieur était facilement friable. Il avait une épaisseur correspondant exactement à la longueur de la tige de la pelle à feu, c'est-à-dire environ deux pieds et demi.

Montchevreuil se hâta de repousser le lit, de laisser retomber la tenture. Il ramassa soigneusement et enterra dans les cendres du foyer la poussière crayeuse et les menus débris qui auraient trahi sa recherche, revissa la tige de la pelle et se jeta dans son fauteuil, les pieds sur les chenets, de l'air le plus nonchalant du monde.

Quand Féron revint, il l'accueillit avec indifférence, le remercia de ses offres de service et parut s'enfoncer dans les délices de la sieste.

Mais il ne pouvait que simuler le sommeil pour se débarrasser d'un témoin importun; car, pour ce qui est de dormir, il n'en avait nulle envie. Et cela se comprend facilement. L'intervention de la tutelle avunculaire, de l'autorité domestique, s'arrêtait brusquement dans son essor vers les grandes aventures. On lui faisait faire charlemagne au moment où se nouait la partie décisive et où la veine des occasions uniques s'ouvrait devant la main de ce joueur endiablé.

Que devaient penser de son absence le capitaine Morceff et ses successeurs inscrits, la marquise Sciarra-Melfiore et Renée de Pierrefort? Comment s'acquitterait-il de l'obligation sacrée qu'il avait contractée envers cette dernière? Comment lui rendrait-il cette relique de l'honneur paternel qu'il ne pouvait reconquérir qu'au prix du sang? Toutes ces pensées n'étaient pas faites pour mettre le comte de belle humeur; et elles ne pouvaient que redoubler son spleen de cloîtré malgré lui, sa nostalgie des grandes routes, sa soif de liberté.

Cette soif devint si ardente que, dès le soir, Montchevreuil avait la fièvre. Il effleura à peine, d'une dent distraite, les mets de son souper. Il se coucha de bonne heure, en se plaignant d'un violent mal de tête.

Féron ne sembla pas trop prendre garde à cette indisposition qui paraissait de circonstance.

Cependant il en prévint le comte d'Herbault et l'abbé de Saint-Hélion.

Le lendemain, 8 avril, les deux oncles se présentèrent au petit lever de leur prisonnier, qui leur sembla un peu affaissé, et leur déclara avoir fort mal dormi, confidence que ne démentaient pas sa pâleur moite, ses yeux cernés de langueur, son pouls agité.

Une chose qui les frappa bien davantage, c'est le ton soumis, presque respectueux de leur neveu et sa résignation à son sort, autant du moins que permettait de le croire l'absence complète de toute plainte, de tout reproche, de toute récrimination.

—Allons! secouez-vous un peu, que diable, et ne vous laissez pas envahir par la torpeur, déclara le comte d'Herbault ne le quittant. Ce que nous avons fait, c'est pour votre bien. Si je n'étais occupé à courrir pour arranger vos affaires, je vous tiendrais de temps en temps compagnie, un échiquier placé entre vous et moi. L'abbé, de son côté, a trop à faire pour venir vous sermonner. Les livres qui garnissent les rayons de cette bibliothèque, encore vierges de la moindre attention de votre part, ne sauraient-ils vous tenir lieu de la conversation? Je sais bien que vous aimeriez mieux monter à cheval, vous promener au bois, faire admirer vos grâces en conduisant un phaéton, lorgner les belles, chasser à courre, *et cætera*. Mais ce sont là des divertissements qu'il est difficile de vous procurer—en chambre, et qui contrarieraient par trop la cure que nous avons entreprise. Il y faut du calme, du repos, l'horizon borné de quatre murs, et un peu d'ennui même ne saurait nuire à son succès. Ce n'est pas une raison toutefois pour vous abandonner à l'inertie, et passer les journées dans votre lit à considérer, comme un quiétiste, la place de votre nombril.

A votre âge, on sait tirer parti de tout. Et à votre place j'aurais déjà trouvé moyen de régler ma vie, de l'occuper, de la distraire, de façon à ne pas m'apercevoir de la chute des heures et à regretter presque ma captivité. Il faut que vous soyez devenu de bien mauvaise compagnie pour vous plaire si peu avec vous-même, et que vous ayez perdu jusqu'à cet esprit de ressources qui vous distinguait, pour ne pas trouver ici à faire œuvre de vos dix doigts, pour ressembler avec votre teinte jaunissant et votre œil languissant à un des Natchez exilés de M. de Chateaubriand, et pleurant la savane ou le lac Ontario.

—Tout cela est bel et bon, mon cher oncle, se borna à répondre Montchevreuil, mais vous en parlez bien à votre aise, et je voudrais vous voir à ma place.

—Je n'en doute pas.

—Je n'aime pas la lecture, encore moins l'écriture. La méditation me lasse vite. J'ai plus besoin d'exercices que de plaisirs spirituels. L'air renfermé me rend étique. Que voulez-vous donc que je fasse ici? que je compte les grains d'un sac de blé, que j'attelle des mouches à un chariot de papier, que je cherche la quadrature du cercle ou le mouvement perpétuel? Ce n'est pas ma faute si je ne puis souffrir les plaisirs innocents.

—Et moi, je ne suis pas votre oncle pour vous procurer les autres. Il faut donc vous arranger pour trouver moyen de vous amuser ici, ou vous attendre à vous y ennuyer consciencieusement; car je ne puis transformer votre cellule de réfractaire en un manége, un mail ou une salle de tir. Si cependant je puis vous procurer ce dernier plaisir, ou du moins son image.... A tout à l'heure.

Là-dessus, le comte d'Herbault quitta son prisonnier, suivi de l'abbé qui s'était borné, dans ce rôle passif et muet qu'il avait adopté depuis l'arrivée du chef de famille, à observer Montchevreuil d'un air d'apôtre un peu désappointé par tant de symptômes d'impénitence finale et à glisser à portée de sa main, sur la table placée à côté de la cheminée, une *Imitation de Notre-Seigneur Jésus-Christ* et un cathéchisme de deux sous. C'était le seul remède que Massillon avait trouvé, au couvent de Notre-Dame du Traisnel, pour guérir le scepticisme précoce de Mlle de Vichy-Champrond, future marquise du Deffand.

Montchevreuil, malheureusement, était de ces pécheurs endurcis auxquels les palliatifs ne font plus rien et qu'on doit traiter par les caustiques. A ceux-là, il faut le coup de foudre des catastrophes providentielles.

Il écarta donc dédaigneusement les deux petits livres, et n'eut pas même l'idée de les ouvrir. En revanche, il lit, au grand étonnement de Féron, qui hésitait presque, crainte des conséquence, à se charger de cette épigrammatique commission, l'accueil le plus flatteur le plus joyeux, le plus inattendu aux instruments puérils de distraction que lui envoyait le comte d'Herbault

C'étaient un biboquet, une sarbacane et un arc de dimension moyenne, avec un carquois garni de flèches barbelées, à la pointe assez acérée, un sac de pois chiches pour servir de munitions à la sarbacane et une petite cible aux ronds multicolores fichée sur un pieu facile à fixer.

A l'envoi était joint un billet du comte d'Herbault, ainsi conçu:

"Monsieur mon neveu, quoique vous n'aimiez pas les jeux innocents, je pense que vous éprouverez quelque plaisir à retrouver sous votre main un spécimen des jouets de cette enfance dont je souhaiterais fort vous voir reprendre l'innocence... relative; car vous avez été fort précoce. Les mignons d'Henri III jouaient volontiers au bilboquet, et leur auguste maître faisait un agréable et malin emploi de la sarbacane. Pour l'arc, qui n'est pas aussi difficile à tendre que celui d'Ulysse, il vous rappellera la chasse chez les peuples primitifs, et les flèches, qui ne perceront que du papier, feront moins de mal que celles de l'amour"

Montchevreuil sourit en homme qui a désormais trouvé le moyen de rendre au railleur la monnaie de sa pièce d'ironie.

Montchevreuil s'exerça toute la journée à cribler des pois de sa sarbacane tous les points de sa chambre qui lui parurent valoir la peine d'être bombardés de cette innocente artillerie. Puis il tira de l'arc avec une ardeur et une émulation tout enfantines, en se souvenant du roi de Navarre et du duc d'Alençon, prisonniers comme lui, en 1574, de la soupçonneuse Catherine et de l'ombrageux Charles IX, et s'amusant à faire voler des cailles dans leur chambre par un petit autour ou émerillon favori.

Féron s'étonnait de cet acharnement à des divertissements si patriarcaux. De temps en temps, il jetait, à travers le grillage du judas pratiqué dans la porte ouvrant sur la chambre un regard naïvement surpris sur le spectacle inattendu qu'elle lui offrait; et même il faillit être puni de cette curiosité agaçante en recevant en plein, dans le gras du nez, une des flèches égarées, assura gravement Montchevreuil, de son arc infatigable.

Le lendemain, 9 avril (ces précisions de dates sont nécessaires et ne constituent pas un luxe de narration) Montchevreuil, qui avait son plan, se montra aussi peu dispos, aussi maussade qu'il avait été la veille, dans l'après-midi, de bonne composition et de belle humeur.

Il ne répondit que par un pénible mouvement du menton à Féron, tirant ses rideaux en lui souhaitant la bienvenue du jour. Il paraissait suer et trembler la fièvre, comme dit l'expressif langage populaire. De temps en temps il mordait son oreiller avec des rages convulsives. Sur la question du brave serviteur, lui demandant, par une prévenance qui semblait devoir être mieux accueillie, le menu de son déjeuner, il se borna à hausser les épaules et à hocher la tête avec un grognement négatif qui signifiait clairement:

—Laissez-moi tranquille, je n'ai besoin de rien.

Féron, assez estomaqué, inquiet de sa responsabilité, courut chez l'abbé. Le comte d'Herbault était sorti pour vaquer aux négociations qu'entraînait la libération de son neveu, à laquelle il s'était voué avec la double sollicitude de l'oncle qui aime et de l'oncle qui paye.

L'abbé s'empressa d'arriver. Il tâta le pouls de son neveu, lui trouva de l'agitation et de la céphalalgie (ce terme scientifique mais barbare était déjà en usage pour traduire doctoralement la bourgeoise migraine). Il ordonna la diète, le repos, alla chez lui faire préparer par Bouffard une infusion sudorifique de mauve et de violette. Puis, sur le vif désir exprimé par le malade, de réparer les torts d'une fatigante insomnie en goûtant quelques heures de repos, il lui promit une potion calmante et légèrement narcotique qu'il n'aurait qu'à mêler à sa tisane.

Quand Féron apporta le tout, le comte paraissait en proie à l'assoupissement. Il fit un signe de mauvaise humeur, à la pensée d'être dérangé. Féron n'eut garde d'insister, laissa le bol de tisane et le flacon de potion sur la table de nuit, et se retira à pas de loup.

A peine eut-il refermé les deux portes que Montchevreuil se leva en tapinois, jeta dans le feu la tisane, dissimula dans la bibliothèque, derrière un rayon de respectables in-4, le flacon de potion dormitive, mis par lui prudemment en réserve, comme un avare qui cache un rouleau d'or, se dédommagea de la diète subie en mordant à même d'un quignon de pain resté sur la table à manger, puis se recoucha et fit le facile somme d'un homme que bercent des rêves de délivrance....

Le lecteur ne sera sans doute pas fâché d'avoir des nouvelles de Jacques d'Olympe et de Renée. On a beau s'intéresser aux mauvais sujets, on est bien aise aussi de savoir ce que deviennent les bons.

Les deux oncles complices n'avaient eu garde, cela va sans dire, de divulguer le secret de leur petit guet-apens du dîner et de leur entreprise sur la liberté du neveu prodigue, qu'ils n'avaient retenu auprès d'eux qu'en le mettant dans l'impossibilité de les quitter.

Cette discrétion leur avait paru nécessaire. A quoi bon troubler par le regret, sinon le remords de cette supercherie à laquelle elle avait assisté et qu'elle semblait autoriser par sa présence, l'âme candide d'Olympe? A quoi bon arrêter le cours si satisfaisant de la convalescence de Jacques et assombrir ce rayonnement, qui commençait à colorer ses joues, de la santé revenue, par la vue du chagrin de sa garde-malade, de son ange gardien? Le cœur de Jacques était généreux; il éprouvait pour Olympe une reconnaissance qui semblait par degrés s'attendrir jusqu'à l'amour.

Ce détail n'avait pas échappé à l'œil scrutateur de l'abbé. Olympe avait dans toutes ses exquises délicatesses, une âme de femme, c'est-à-dire une de ces sensitives que la pensée de la moindre violence, de la moindre injustice fait se contracter, se crisper. Il ne faut pas jouer avec la pitié des femmes; elle leur fait commettre beaucoup de fautes et accomplir encore plus d'héroïques exploits.

C'est chez elles une vertu; mais la vertu a ses dangers, quand elle est entraînée et dévoyée. Il fallait éviter que la conspiration des oncles trouvât tout à coup devant elle pour la déjouer, le complot des nièces. Le roman de la délivrance de Montchevreuil persécuté, qui eût paru si déraisonnable à des gens rassis et les eût trouvés incrédules et insensibles, pouvait fort bien exalter ces jeunes imaginations, passionner ces vives sensibilités.

Aussi le comte d'Herbault et l'abbé, qui n'avaient pas à redouter les indiscrétions de Bouffard et de Féron, serviteurs disciplinés et inflexibles sur la consigne, avaient-ils soigneusement caché à tout le monde le secret de la main-mise sur Armand de Montchevreuil et de sa captivité dans l'intérieur, aveugle et sourd, du pavillon.

Pour conjurer tout hasard défavorable, l'abbé, sous prétexte que le jardin était encore un peu humide, encaissé comme il se trouvait entre deux rues, que d'ailleurs les jardiniers allaient en prendre possession afin de lui donner sa parure de printemps, enfin que les promenades de Jacques, pour être salutaires, avaient besoin d'un plus vaste horizon, d'un soleil plus chaud, avait prescrit des excursions en voiture dans les environs.

Le but de la première, qui avait lieu le 9 avril, fut naturellement le parc Monceaux, assez voisin, et où on n'avait pas à redouter la foule.

Jacques et Olympe s'étaient donc dirigés en voiture, sous la surveillance de dame Brigitte et en compagnie de Renée Pierrefort, qui était venue, ce jour-là rendre visite à son frère, vers le jardin Monceaux.

Renée était remise, en apparence, de son indisposition. Mais la commotion avait été forte. Tout son système nerveux avait été profondément ébranlé, ainsi que l'attestaient la chaude pâleur de son teint, habituellement mat mais frais, et l'intensité fiévreuse de vie accumulée dans ses yeux où passait parfois furtivement comme un éclair tragique.

Jacques et Olympe étaient trop occupés l'un de l'autre pour s'apercevoir de ces changements. Olympe était candidement heureuse, et ses yeux comme son cœur ne réfléchissaient que l'azur du ciel de cette belle journée.

Arrivés, à travers les allées, aux romantiques méandres de ce jardin,—un des premiers, avec celui du duc de Bouillon à Navarre, et de la Malmaison, chez les Pourrat, chanté par Delille, dessiné suivant le goût anglais,—à la petite rotonde à colonnettes dont l'enceinte avait servi de champ clos à la fameuse rencontre aux lanternes, décrite au début de ce récit, la voiture s'arrêta.

Jacques n'avait pu résister au désir de revoir le théâtre de ce combat qui avait failli lui coûter si cher et d'y retrouver quelque chose des émotions qu'il y avait éprouvées en y croisant le fer au nom de son patriotisme offensé. Olympe, à qui il n'avait pu dérober le secret de cette promenade nocturne, à laquelle il devait de la connaître—sans lui dire toutefois les motifs de la querelle et le nom de son adversaire—avait deviné son désir, et prévenu son ordre au cocher. Par un touchant renversement des rôles, elle avait sauté légèrement la première en bas de la voiture et avait tendu le bras au convalescent encore chancelant.

(*A continuer.*)