L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,

JEUDI 28 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, Daure, 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 aménagement supérieur comprenant vin, literie et ustensiles $35 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—1an

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

Les steamers du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD reprendront leur service régulier l'automne prochain comme ci-dessous—

De Brême.		De la Nlle-Orléans.
Frankfurt	20 fev.	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 $35 en or. Entrepont $15 en or.
Pour les enfants au-dessous de 10 ans moitié prix.
Pour les enfants au-dessous de 1 an gratis.

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
$350, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Paris et retour à New York par un steamer de cette ligne
$230, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Paris et retour à Baltimore par un steamer de cette ligne
$210, en or.

Les billets pour le passage à $210 ... Baltimore ne seront ... jusqu'au 31 octobre 1878.

La compagnie se réserve le droit de changer la route des steamers ...

Les passagers pourront ... des billets de passage de Brême, Southampton ou le Havre à la Nouvelle-Orléans.

Pour plus de détails, s'adresser à
Ed. F. STOCKMEYER & CO., Agents.
12 ... No. 12 de la rue de l'Union.

POUR LIVERPOOL.

LIGNE [illegible]

Pour Liverpool directement.

Passagers de chambre seulement.
Partiront ... les MAGNIFIQUES STEAMERS
THESSALIA, capitaine ... 6 Avril
[illegible], capitaine ... Avril
LACONIA, capitaine ... Mai
Pour passage ... s'adresser à
J. J. FORSYTH & 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 pour tous les points de l'Europe aux prix les plus bas.

Salon, Secondes cabines et Entrepont.

Pour billets, informations etc. s'adresser à AUSTIN BALDWIN & CO., 72 Broadway, New York ou A. K. MILLER & CO., 30 Carondelet, Nouvelle-Orléans.

C'est la seule ligne ... avantages ... au rapport de l'économie et du confort ... sécurité ...
24 mars—3 mois 1 f 2 sem

Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer ... américain de 1re classe
E. B. WARD, Jr.
Cap. G. PIZZATI, partira ... pour Belize, Honduras, ... Puerto Cortes, Truxillo, Ruatan et Utila, SAMEDI 16 mars à 8 heures A. M.
Pour fret ou passage ... s'adresser à
S. OTERI & BRO.
23 et 25 Front Levee, 24 et 26 Fulton ... Gravier et Poydras.
N. B. — ... Ward ... le service ...
2 mars—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 de l'Etat, à un escompte libéral. Il se charge de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont sujettes aux réclamations de madame Gaines.

JOHN T. DUFOUR.
Passage de la Bourse.

Liste des lettres étrangères restant au Bureau de la Poste le 24 mars 1878.

OUVERT LE DIMANCHE DE 11 A 1 HEURE DU MATIN.

Les personnes réclamant leurs lettres sont priées de dire si elles sont annoncées.

Bassen Joseph	Girlando Alfonso
Blancheze Ulisse	Goodman I M
Breaux S Loche	Harze Emile
Baeza Edwardo	Humbert Edmond
Bolandt D A	Hardi Giovanni
Billardello Giovanni	Laurent Eugene
Rasso Giuseppe	Lequette Leopold
Barg Mario	Martin Louis Philipp
Charmau Honore	Moncayo Sebastian
Carso Giuseppe	Quanton Irenee
Darmans Mons	Raquis Eugene
Domenique B I	Pavio Manuel
Duclos François	Persevaux Vital
Fabiotte Pierre	Roques Emile
Fiboli Giov Antonio	Spano Giuseppe
Festron A	Patomio Giovanni
Ferrai telli Michele	Todd Mons
Ganel Prospert	Zanoli Antonio
Garcia Manelli	

LISTE DES DAMES

Bassford Madame
Benoine Madame
Cehoucha Olga Madame
Debatte Levasisca
Geraldino Gandulfo Madame

JOHN M. G. PARKER, Maitre de Poste.
24mars—

VAPEURS.

Pour New-York directement.

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

CETTE LIGNE SE COMPOSE **des steamers suivants:**

KNICKERBOCKER,
NEW ORLEANS,
HUDSON,
CORTES.

Le steamer
NEW ORLEANS,
Capt. Geo. A. Dearborn,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse,
JEUDI, 4 avril, à 8 h. A. M.
L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 3¼ pour cent.

Passage—Cabine ... $40
— Entrepont ... 25
— Billet d'excursion ... 60

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

Pour fret ou passage, s'adresser à
ALFRED MOULTON,
Rue Carondelet, No 41.
4mai—1an

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,
Au No 20 de la rue de l'Union.
25sept—

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-ORLEANS 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 Julie, 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,
au No 20 de la rue de l'Union.
24 mai—

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, Bâton Rouge, Plaquemine et tous les débarcadères intermédiaires, le paquebot de première classe

OUACHITA BELLE.

L. C. Urbano, capitaine, J. H. Mossop, commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & EPPLER, 82 Gravier
JORDAN & 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. MELANÇON,
No 32 rue Bienville.
10 nov—

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: il partira 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
B. 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 Pariset pour les rivières Yazoo, Talahatchie et à la ligne Anchor pour Memphis, Caïro et St. Louis.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JANNEY & WORK, 106 Commune et HITE & 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— 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 R. 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,
No 21 Commercial Place.
17nov—

F. Gonthier.

MARCHAND—TAILLEUR —ET— **Importateur de Draps français, de Casimirs, etc.,**

VIENT de transférer ses ateliers du No 15 de la rue St. Charles, au No 155 de la rue Commune, entre Carondelet et St. Charles, où il se fera un véritable plaisir de servir ses anciens et nombreux clients ainsi que le public en général. Il vient de recevoir un assortiment d'étoffes des plus vastes et des plus variées, et profite de la circonstance pour annoncer que tous les vêtements qui seront confectionnés dans ses ateliers seront offerts à des prix d'une modicité défiant la concurrence. M. Gonthier, dont la réputation est bien établie ici, est un excellent professeur de coupe et donnera des leçons aux apprentis qui voudront bien l'honorer de leur confiance.
15 nov—1 an.

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 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 du soir.

Le fret reçu au même endroit, à 2 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 ... 7:35 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 8:45 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 Hotel.

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, Sunday only ... 7.35 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. B. 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 3 et 4 tous les jours excepté le dimanche.

CHARS PULLMAN ALLANT SANS CHANGEMENT JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI 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.

Le train du vendredi soir ne se rend 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 Gen. pour les Passagers.
14 jv—

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.
ja y 14—

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 Teche 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 l'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.

GEO. PANDELY, Surintendant.

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

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—1 an

INSTITUTION D'AQUIN.

Cette Institution, dirigée par Mademoiselle H. FITZGERALD, et occupant de spacieux édifices 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, 286 rue Bayou, près Claiborne. KINDERGARTEN pour petites filles et petits garçons.
28 fév—1m

ASSURANCES.

VINGT-HUITIÈME ETAT 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 calculées, moins ré-assurances et primes rendues ... 228,235 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 appliqués 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
E. B. Post	John V. Moore
Edward Pilsbury	W. B. Conger
Jno. E. 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 expirés ... $86,057 66
Primes remboursées ... 12,190 18
Réassurances ... 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 ... 6,259 55 — $194,176 45
Profits pour l'année 1877 ... 109,415 84

A déduire:
Profits et pertes ... $58,606 28
Dividende de 30 juin 1877 $25,000 00
Dividende 31 décembre 1877 ... 25,000 00 — 50,000 00
Balance ... $09 56 $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 banques et de compagnies d'assurances, 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 $619,995 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

VERITABLES CHAUSSURES PARISIENNES.

Le SOUSSIGNÉ est en mesure d'offrir dorénavant à sa clientèle et au public en général de VERITABLES CHAUSSURES PARISIENNES, faites sur mesure ... 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 se fera un plaisir ... des dames qui ont pu apprécier la finesse, l'élégance et le bon goût des chaussures faites dans cet atelier ... de cette occasion ... 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.

CORRIVEAU,
67 rue Royale.
27fév—1m L.MarJ

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.

Conformément 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 96
Sur risques de mer ... 17,052 50
Sur risques de rivières ... 3,596 77
Taxes, dépenses, intérêts ... 28,693 38
Réassurances, primes remboursées ... 16,104 03 — 183,314 66
Bénéfice ... 110,020 16

L'actif de la Compagnie est comme suit:
Propriétés foncières ... 299,079 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 06
Billets garantis ... 42,307 97
Effets à recevoir ... 75,164 19
Primes en voie de recouvrement ... 49,087 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 INSURANCE 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 ... 81,924 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
Premium 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
E. 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 nos amis de Londres, Liverpool, le Havre et Bordeaux.

SOMNAMBULE.

Le PROFESSEUR LENORMAND, de retour de Paris, peut être consulté à la Nouvelle-Orléans comme somnambule, extralucide, 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 vols. Il vous dira le passé, le présent et le futur, et la demande de chacun. Par sympathie il peut guérir les trames de famille et les maladies ... abandonnées par les médecins, comme ... 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, ...
28 mars—

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
NEW ORLEANS,
Capt. Geo. A. Dearborn,
THURSDAY, April 4, at 8 A. M.
Insurance on cargo by this line 3¼ per cent.

Cabin Passage ... $40
Steerage — ... 25
Excursion tickets ... 60

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,
41 Carondelet Street.
may1—1y

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 96
On Marine Risks ... 17,652 50
On River Risks ... 3,596 77
Taxes and expenses, less interest ... 28,693 38
Reinsurances and return Premiums ... 16,104 03 183,314 66
Profit ... $110,020 16

The company has the following assets—
Real Estate ... $299,079 49
City Bonds ... 110,419 50
Bank, Railroad and other Stocks and Mortgage Bonds ... 169,235 56
Notes secured by mortgage ... 214,042 06
Notes secured by pledge ... 42,307 97
Bills receivable ... 75,164 19
Premium in course of collection ... 49,087 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 31st May, 1877, payable on the third Monday of July next.

Also to pay to the Stockholders on demand in 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 LAFITTE,	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
Reinsurances ... 20,742 89—118,990 73
Net earned premiums ... $261,768 75
Add interest and salvages ... 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 of 15 per cent ... 46,499 04
General expenses ... 34,214 46
State and city taxes and licenses ... 10,242 70
Board of Underwriters ... 6,259 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 ... $09 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 Tolédano.

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 Tolédano, 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 égouts s'y concentrent et sont refoulées par les roues des machines dans des canaux qui les conduisent au lac Pontchartrain.

CHEMINS DE FER.

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

La gare, les ateliers et les autres dépendances de ce chemin sont situés dans un faubourg du premier district, au coin des rues Calliope et Magnolia. Un embranchement établi dans Triton-Walk et la rue St-Joseph relie cette gare au Dépôt de 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 autrefois 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. Fraser" 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 Poeyfarré pour suivre la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

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

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

Ligne de la rue Annonciation.

Station de départ: Rue du Canal, entre Camp et Magazine. Les cars longent la rue Tchoupitoulas jusqu'à sa jonction avec les rues Delord et 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, 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 sera tôt ou tard une des plus belles avenues de la ville.

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

Ligne de la rue Girod.

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

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 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.*)

—Je disais, ou j'allais dire que le jardin de l'hôtel de la rue Miromesnil confine à trois rues par trois côtés, trop défendus, surtout en plein jour,—car il est à peine quatre heures de relevée,—par les passants, les curieux, les flâneurs, les observateurs patentés ou non, de l'esprit public et de la voie publique, pour que nous songions à instrumenter par ces trois côtés.

—Il en reste un quatrième.

—Justement, on nous pouvons essayer de cheminer à couvert. De ce côté, l'hôtel avoisine à un chantier appelé, ces jours derniers encore, du *Petit-Caporal*, mais dont on a gratté l'enseigne. Elle demeure noire, en attendant qu'un gouvernement définitif succède au gouvernement provisoire et que le propriétaire puisse afficher sur sa porte une opinion qui ait le loisir de sécher et qui vaille la peine d'être dorée.

—Fort bien. Quel est ce propriétaire?

—C'est un nommé Buffevant, naguère domicilié au chantier, mais qui l'a évacué pour échapper à la prise de corps, et se trouve actuellement sans résidence connue. Il a été déclaré en faillite à la suite de mauvaises affaires qu'expliquent suffisamment les événements. Le chantier est en ce moment à vendre ou à louer, ainsi que l'indique un écriteau dont j'ai copié soigneusement les renseignements. Il suffit de s'adresser, pour traiter, au syndic commis à la préservation des intérêts des créanciers. Il se nomme Philiponeau, 4, rue Saint-Denis. Pour visiter les lieux, on n'a qu'à glisser un écu dans la main droite—car il est manchot à gauche—du vieil invalide, constitué gardien du scellé des bureaux et du mobilier. Ledit invalide, qui s'ennuie et distrait sa solitude en buvant, ce qui fait qu'il est toujours gris à quatre heures, répond—quand il ne l'a pas oublié—au nom de Caquebot. Il est d'ailleurs à souhait: borgne d'un œil et sourd d'une oreille, quand il ne l'est pas des deux.

—C'est bien, dit la marquise. Allons d'abord visiter les lieux et apprivoiser le cerbère Caquebot. Puis nous irons traiter chez M. Philiponeau.

—Traiter?

—Sans doute. Ne faut-il pas que nous soyons chez nous au chantier de l'ex-*Petit Caporal!*

—Mais quel prétexte donner?

—Aucun. Nous paierons comptant, louant pour trois mois, et soyez sûr qu'on ne nous en demandera pas davantage.

—Tiens, c'est vrai, murmura naïvement Cabuche. Je n'y avais pas songé.

—On ne peut songer à tout. Il faut bien que j'apporte ma part à la collaboration, et que je paye mon écot. Prenez ce portefeuille, Cabuche, il y a vingt-cinq mille francs dedans. Je suppose que ce sera assez pour le début.

—Et de reste, même pour la fin. Avec cela nous achèterions le chantier, qu'il s'agit simplement de louer.

—Alors, en route; et ne nous amusons pas aux bagatelles de la porte.

Quelques minutes après la voiture s'arrêtait devant la grande porte du chantier.

L'invalide ne dormait pas; et il n'était qu'à moitié gris; mais il n'était pas seul. Pour avoir perdu un bras à la guerre, on n'en est pas moins homme. Caquebot faisait donc un bout de conversation avec sa *connaissance*. Il était laid, mais il avait une pension sur l'Etat, et sa victime n'était pas belle; tout crapaud trouve sa crapaude, a dit Voltaire.

On parlementa; mais ce ne fut pas long. Un louis glissé à propos dans la main d'un concierge, fût-il féroce sur la consigne, abrège bien des préliminaires.

La voiture eut les honneurs du double battant et s'avança dans le chantier. Les chevaux furent attachés à la corde d'un anneau fiché dans le sol poudreux de cette espèce de halle couverte. La marquise et Cabuche donnèrent congé au cocher et au laquais d'aller se rafraîchir au cabaret du coin de la rue, avec ordre de revenir dans une demi-heure. Les deux visiteurs avaient obtenu sans difficulté de l'invalide, enchanté de n'être pas dérangé, permission d'examiner les lieux en détail, de faire leurs petits calculs, de se consulter à leur aise. Ils demeurèrent donc seuls et libres de procéder à leur reconnaissance et d'établir la voie de communication.

Dès le début de cet examen, Cabuche se baissa, considérant attentivement un petit trou pratiqué dans le mur. Il le désigna à la marquise, en lui montrant la poussière rouge et blanche, de brique et de plâtre, vomie fraîchement par cet incision et qui tapissait le pied du mur.

—Nous brûlons! dit-il à demi-voix. Ou je me trompe fort, ou c'est ici qu'il nous faut établir notre premier sondage. Le mur a été foré récemment, et de l'autre côté. Je me figure que c'est là que demeure notre prisonnier; et il profite, comme vous voyez, de la liberté de ses mains, en homme avisé, impatient de reconquérir toutes les autres.

Cabuche ne se trompait pas, comme on va voir.

.... Le comte de Montchevreuil s'était levé, dans l'après-midi, en déclarant qu'il se sentait mieux, beaucoup mieux, et que la potion dormitive de son oncle l'abbé lui avait procuré un excellent sommeil. Il avait annoncé qu'il souperait le soir, quoique plus légèrement que d'habitude, d'assez bon appétit.

Férou, sincèrement satisfait, était allé porter cette bonne nouvelle à la maison, et le comte d'Herbault et l'abbé, tirés d'inquiétude, avaient résolu de ne pas troubler par une visite où il était difficile d'éviter tout incident irritant, les progrès de ce retour à la santé.

Montchevreuil profita de l'absence de Férou pour prendre sur sa table une feuille de papier et pour y griffonner rapidement quelques mots.

Il plia ce papier en forme de lettre, le cacheta. Puis il écrivit non moins hâtivement que le billet clos un second billet qu'il laissa ouvert.

Il enroula ces deux feuillets, l'un plié l'autre ouvert, autour de la hampe barbelée d'une de ses flèches d'enfant, et les y fixa solidement, au moyen d'un fil dont il les enveloppa comme un écheveau.

Il enjamba son lit, s'installa dans la ruelle, souleva le rideau, puis la tenture, inséra la flèche dans le trou et s'assura qu'elle y glisserait sans difficulté, surtout sous une impulsion un peu forte.

Il prit sur son lit son arc qu'il y avait déposé, tendit la cordelette de soie, décocha la flèche qui traversa le mur, et il attendit, un peu étonné d'avoir entendu un léger cri de surprise et de douleur répondre immédiatement à son message.

Il s'expliqua plus tard cet effet de sa mise à la poste quand il put rire avec Cabuche de la mésaventure comique qui, malgré l'émotion dont elle était pénétrée, arracha aussi à la marquise des marques d'hilarité qu'elle eût toute la peine du monde à contenir. Cabuche, en effet, était debout contre la muraille, cherchant à se rendre compte par induction de la disposition des lieux de l'autre côté du chantier, et il charbonnait sur le tableau que lui offrait fort à propos ledit mur, récrépi récemment, des figures géométrico-stratégiques, quand il bondit en arrière, avec un léger cri de surprise et de douleur, comme s'il avait été atteint par la morsure d'un serpent.

Il avait reçu dans le ventre la flèche que Montchevreuil avait forcément dirigée au hasard, en oubliant d'en émousser la pointe. Elle avait pénétré d'un demi-centimètre dans la peau du calculateur et sa culotte ventre de biche était contaminée d'une gouttelette de sang qui avait jailli de la blessure, heureusement peu dangereuse, produite par ce trait enfantin.

Cabuche ôta gravement la flèche qui se balançait suspendue à son abdomen, d'un air empêché, et il tendit à la marquise cette dépêche arrivée à son adresse *et in cute*, par le plus singulier des ha-

La marquise lut le papier ouvert d'un œil anxieux, tout en dépliant le papier clos d'un doigt impatient.

Sur le premier il n'y avait que ces mots:

"Celui entre les mains de qui tombera ce papier est prié de porter sans retard le billet qu'il accompagne à son adresse, certain à la fois de faire une bonne action et une bonne affaire, car il aura rendu un grand service à un malheureux, il sera généreusement récompensé."

Le billet était adressé: *A Madame la marquise Sciarra Melfore, en son hôtel, rue Roquépine, pour être remis à elle seule.*

Il ne contenait que ces mots:

"Pour que je ne vous aie point revue, il fallait que je fusse mort ou prisonnier. Je vis, mais je suis captif. Faites donc ce que je ferais à votre place. Délivrez-moi. Il n'y a rien à tenter de ce côté-ci. Mais le mur du fond de ma chambre est mitoyen avec le chantier couvert qui l'avoisine. C'est par là seulement que je puis sortir, si vous voulez bien faire ouvrir une brèche dans le mur qui m'empêche de me jeter à vos pieds et vous dire cette liberté que je vous devrai d'avoir reconquise.

"ARMAND DE M...."

La marquise, émue, tira ses tablettes et y crayonna d'une main frémissante ces seuls mots:

"Courage! On veille sur vous; et on est en train d'examiner les moyens de vous sauver. Ce soir, à six heures, on sera locataire du chantier. A dix heures, sur le signal que vous en donnerez, les pics et les leviers commenceront à jouer et à entailler le mur qui nous sépare. A minuit, selon vos vœux et les miens, vous serez dans mes bras.

"CLAIRE-ANGÉLIQUE-JULIE-HÉLÈNE."

Elle enroula le feuillet détaché de son calepin autour de la hampe de la flèche, l'y fixa, par un admirable mouvement de coquetterie et de tendresse féminines, en l'y attachant avec quelques-uns de ses beaux cheveux noirs qu'elle arracha de sa nuque et remit la flèche dans le trou du mur. Puis elle la poussa d'un coup sec de cette petite main potelée qui, pour la circonstance, avait emprunté la force d'une main virile.

Quelques minutes après, la flèche instrument galante et libératrice correspondance, rapportait la nouvelle apportant à la marquise—Cabuche se tenait à l'écart de ce trou qui piquait — ce court mais éloquent message:

"Ce papier est plein de mes baisers. Merci. A dix heures, M."

Le soir à sept heures, Férou arriva dans la chambre cellulaire porteur d'un petit festin des plus délicats. On traitait Montchevreuil, hôte forcé de la maison, en convalescent et en gourmet. On ne voulait pas lui laisser trop regretter la cuisine de Véfour ou du café Anglais. Rien ne manquait au menu. Il y avait même pour le dessert un petit flacon de vin d'Espagne, à la belle couleur ambrée.

Férou assista au repas, la serviette sur le bras, se tenant prêt à servir au moindre geste son ancien maître, pour lequel, lui aussi, malgré ses griefs douloureux, il ne pouvait se défendre d'un certain faible que celui-ci allait outrageusement exploiter.

A un moment, c'était au dessert, il parut envahi soudain par un flot de pensées mélancoliques. Il s'accouda sur la table d'un air profondément affligé.

—Qu'est-ce, monsieur le comte, demanda Férou, seriez-vous subitement indisposé?

—Physiquement, non certes, mais moralement. Plus je te vois, plus je t'entends, plus je jouis de tes soins si dévoués, si empressés, si intelligents, si désintéressés, plus je te regrette; plus j'éprouve des remords, oui, des remords, je m'en défends pas, de ma conduite envers toi.

—Oh! monsieur, répondit le vieux serviteur à la fois flatté et confus, et dont une douce émotion envahissait tout l'être, ne parlons plus de cela, je vous prie. Ne songeons qu'au présent et surtout à l'avenir. Puisque vous voulez bien reconnaître vos torts, et les réparer,—je ne parle pas de ceux qui me touchent, mais de ceux que vous avez envers les vôtres,—je vous assure que tout est pour le mieux, et que messieurs vos oncles ne vous garderont pas plus de rancune que moi.

—Eh quoi! tu serais homme à me pardonner?

—A vous pardonner, monsieur le comte! un tel mot n'est pas de mise de vous à moi; tout ce que je puis vous assurer, c'est que je bénis Dieu de ce qui se passe, et que c'est moi qui vous dois des remerciements pour me rendre témoin de cet effet de la grâce.

—Tout cela ce sont des paroles vagues et par lesquelles on échappe à une proposition qu'on veut éluder. Tu sais bien que dans notre Bretagne, il n'y a de contrat que celui où le vin a passé. Si donc tu veux que je te croie, il faut que tu trinques avec moi.

—Trinquer avec vous, monsieur le comte! Mais vous n'y pensez pas; un pareil honneur n'est point fait pour moi.

—Tu le mérites à coup sûr plus que la plupart de ceux contre le verre desquels dans ma vie j'ai choqué mon verre. Donc pas de façons; tu vas trinquer avec moi ou nous revoici ennemis pour la vie; et, cette fois c'est toi qui auras tort, car tu auras refusé de me faire raison.

—Qu'à cela ne tienne, monsieur le comte, puisque tel est votre bon plaisir. Mon devoir à moi est d'obéir, tant que ma conscience n'est point engagée. Or, elle ne saurait l'être à boire à votre conversion. Mais je n'ai pas de verre.

—Va chercher le tien dans ta cabine, mon brave geôlier. Je vais boire un premier coup pour prendre patience.

Montchevreuil déboucha le flacon de vin d'Espagne et remplit à moitié son verre.

—A ta santé, Férou! dit-il en lampant une gorgée de la chaude liqueur. Je te défie bien maintenant de ne pas boire à la mienne!

Férou ne pouvait pas reculer, en effet. Il ouvrit la porte et sortit, la refermant par un dernier reste de scrupule plutôt que de méfiance.

Pendant sa courte absence, Montchevreuil, qui s'était déjà muni de la petite fiole contenant la potion opiacée qu'il n'avait pas utilisée pour son compte, la prit dans la poche de sa robe de chambre, et après avoir de nouveau rempli son verre, vida le contenu de la fiole dans le flacon pansu où brillait l'or du malaga.

Quand Férou revint avec son verre, Montchevreuil lui versa une copieuse rasade, puis, avec cette cordialité familière dont le charme eût ensorcelé de plus forts que le brave Breton, tout ému de ce revirement dans les dispositions de son prisonnier, qui dépassait ses plus belles espérances, il choqua son verre contre celui que n'osait pas approcher le serviteur tremblant.

—A ma santé, donc, Férou, dit le comte, puisque j'ai bu à la tienne et que c'est maintenant mon tour.

—A votre santé, monsieur le comte, et Dieu soit béni du miracle de votre conversion.

—Tu en jugeras dès demain matin, et tu verras à quel point la grâce de la prison m'a changé, répondit Montchevreuil avec une componction dont Férou ne sentit pas l'ironie.

En outre du diabolique plaisir de représailles que Montchevreuil avait trouvé à rendre à ses incarcérateurs la monnaie de leur pièce, on devine que le subterfuge auquel le trop confiant Férou allait devoir quelques heures d'un irrésistible sommeil avait pour but, dans la pensée de son auteur, de se ménager l'impuissance d'un gardien dont il ne pouvait espérer la complicité.

Ainsi qu'il l'avait prévu, Férou ne tarda pas à se sentir la tête un peu lourde, et il essaya en vain de dissiper, en prenant l'air frais du jardin, l'étourdissement qui le gagnait, et de lutter contre l'invincible torpeur qui fermait, malgré lui, ses paupières.

Son service achevé auprès du prisonnier, il assista, d'un air distrait qui ne lui était pas habituel, avec une mollesse d'attitude et une indécision de démarche somnambulique, que le compte d'Herbault attribua à la fatigue et dont il ne s'inquiéta pas autrement, au coucher de son nouveau maître. Enfin, libre de tout devoir et la conscience un peu rassurée, il céda au besoin de repos qu'il ne pouvait plus maîtriser, se déshabilla à la hâte et se mit au lit déjà à demi-endormi. Il avait à peine touché le drap qu'un ronflement sonore attesta sa démission de toute activité.

Montchevreuil, lui, demeurait, au contraire des plus éveillés.

A dix heures, ainsi qu'ils l'avaient promis, la marquise et Cabuche, ce dernier locataire pour trois mois, en vertu d'un bail régulier, du chantier du ci-devant *Petit-Caporal*, étaient en voiture, à la porte de leur propriété temporaire.

Ils firent connaître au concierge Caquebot leur nouvelle qualité, le disposèrent par de généreuses étrennes à cette obéissance passive dont il avait l'habitude et le prévinrent que voulant user sans retard de leurs droits en vue de l'exploitation d'une industrie, qu'ils ne précisèrent pas davantage, ils avaient résolu de passer la nuit s'il le fallait, à procéder aux réparations jugées nécessaires avant l'installation.

En conséquence, il lui fut enjoint de laisser passer, sans question ni observation, un maçon et un serrurier, requis par eux dans ce but, et conduisant dans une petite charrette à bras les matériaux et les outils de leur profession.

Cabuche n'avait pas eu de peine à se ménager la coopération et la discrétion de ces deux indispensables auxiliaires. Quelques bouteilles de vin et quelques pièces d'or dispensent de bien des explications et lèvent bien des difficultés. Cabuche, dont l'imagination était féconde, avait raconté aux deux ouvriers ébauchés par lui au cabaret, tout un petit roman bourgeois et sentimental, duquel il résultait pour les collaborateurs qui allaient avec lui en hâter le dénouement, la conviction flatteuse qu'ils concouraient à une œuvre mystérieuse, sans doute, mais honnête, de délivrance et de salut.

Il n'y a rien de pitoyable comme les pauvres gens, qui ont si souvent eux-mêmes besoin de pitié. Le cœur populaire est plein de tendresses généreuses et naïves, et Cabuche avait manié et caressé en artiste les cordes qui devaient le mieux vibrer chez ses frustes auditeurs.

Ainsi convenu, ainsi fait.

Quelques minutes après l'arrivée du nouveau locataire du lieu, les deux ouvriers parurent accompagnés seulement de l'œil par Caquebot, qui buvait à la santé de ses nouveaux maîtres et fêtait leur bienvenue avec une conscience dont l'équilibre de ses facultés se ressentait un peu.

Cabuche s'était déjà mis en communication, en grattant légèrement au mur, avec Montchevreuil, aux aguets, qui avait répondu par le signal de complète sécurité.

(*A continuer.*)