L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,

SAMEDI 30 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, Danre, 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 ou 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,
4mai — Nouvelle Orléans.

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.
Nurnberg	20 mars	24 avril
Hannover		
Braunschweig	17 avril	environ 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.

$250, 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 de $210 en or (Baltimore) ne seront bons que jusqu'au 31 octobre 1878.

La compagnie se réserve le droit de changer la route des steamers ou le prix du passage, aucun avis n'étant requis.

Les soussignés vendront aussi 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 jan — No 42 de la rue de l'Union.

POUR LIVERPOOL.

LIGNE PATAYANNI.

Pour Liverpool directement.

Passagers de chambre seulement.

Partiront au steamer ci-dessous
LES MAGNIFIQUES STEAMERS
THESSALIA, capitaine Thompson
vers le 6 Avril
ROUMALIA, capitaine Tonegar
vers Avril
TACONIA, capitaine Each
vers le Mai

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

STATE LINE.

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

BILLETS aller et retour pour nos ports et les points de l'Europe à des 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.
3 Carondelet, Nouvelle-Orléans.

C'est la seule ligne ayant des secondes cabines, elle offre aux voyageurs des avantages sous le rapport de l'économie et du confort que ne présente aucune autre route.
24 mars—30 ans—1 an

Ligne de Bélize et Honduras.

Le steamer cuirassé américain de 1ere classe

E. B. WARD, Jr.,

Capt. G. PIZZATI, partira du Pontchartrain, Bélize, Honduras, touchant à Amoa, Port Cortez, Truxillo, Ruatan et Utilla, SAMEDI le 16 mars à 8 heures A. M.

Pour fret ou passage, ayant des chambrages ments supérieurs, s'adresser à
S. OTERI & BRO.
24 et 25 Front Levée, 24 et 26 Fulton, entre Gravier et Poydras.
N. B.—Le Ward fera le service régulier, connectant avec nos goélettes régulières.
2 mars—1 an

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 régiera également toutes les taxes 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.

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.

Bassich Joseph	Girlando Alfono
Blanchere Ulisse	Goodman J M
Breaux S Loche	Harzo Emilio
Baeza Edwardo	Humbert Edmond
Bidault D A	Hardi Giovanni
Billardello Giovanni	Laurent Eugene
Biaso Giuseppe	Lequette Leopold
Barg Mario	Martin Louis Philipp
Charuau Honoré	Moncayo Sebastian
Carso Giuseppe	Quantin Irenee
Darnana Mons	Haqua Eugene
Domenquez B I	Pavio Manuel
Duclos François	Peresvaux Vital
Fanotte Pierre	Roques Emile
Fabioli Giov Antonio	Spano Giuseppe
Fostron A	Patomio Giovanni
Ferrante G Michele	Todd Mons
Ganel Prosper	Zanoli Antonio
Garcia Manelli	

LISTE DES DAMES.

Banchard Madame
Jenome Madame
Cohoucha Olga Madame
Depatte Levassa
Gerolimo Gandulfo Madame

JOHN M. G. PARKER
24mars— Maître de Poste.

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 pris par cette ligne à 3¼ pour cent.

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

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

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

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, 4 rue Tchoupitoulas.

Le soussigné prend le fret et signe les connaissement 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 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,
17nov— No 21 Commercial Place.

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.
LORD & McPEAKE, 48 Camp.
Oct 4—1an

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

Deux voyages par semaine.

JOURS de départ, tous les MERCREDIS et SAMEDIS sur [à] 5 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 : 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
E. RIVET
105 rue Decatur, près St. Louis.
16 mars—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 tiendra 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-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 MÊME JOUR à temps pour le train de 8 heures. On recevra le FRET à son débarcadère au Nouveau Bassin, côté 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—1an

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.

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.

18 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 onze 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 3 heures du soir et arrivera à la Nouvelle-Orléans à 5-45 P. M.

Le bateau qui se reliera au train d'excursion du dimanche partira d'ici à 8 heures du matin et sera de retour le même jour à 5 heures 45 m. du soir.

Le fret reçu au même endroit, à 2 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE,
4 déc— Surintendant

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 partent de 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 8:45 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 Hôtel.

J. W. COLEMAN, Agent de billets.
D. H. 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 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 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 Gen. pour les Passagers.
14 jy

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.

Nos. 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 informations given at 22 Camp street, corner Common.

A. D. SHELDON Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
jy14

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. Palfrey,	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, 222 rue Bayou, près Claiborne. KINDERGARTEN pour petites filles et petits garçons.

8 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. Pertes payées et estimées, comprenant toutes celles qui sont connues et ne sont pas payées, savoir :		$228,235 15
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.	$51,992 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 86
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. 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 expirées	$ 86,057 66	
Primes remboursées	12,190 18	
Ré-assurances	20,742 89	118,990 73
Primes nettes		$261,768 75
A ajouter : intérêt et 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 28	
Dividende, 30 juin 1877	$25,000 00	
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 56 $109,415 84

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

Argent en Banque	$ 58,065 76
Propriétés foncières	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'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 et 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 prise 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 servira 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.

CORRIVEAU,
27fév—1m L-MarJ — 57 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.

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 98	
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 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	81,924 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	$ 51,992 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 86
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,
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 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, spiritualiste, en maladies et en affaires. Il vous dira le meilleur place où vous serez le plus chanceux dans vos affaires, et il donne des détails sur les voies. Il vous dira le passé, le présent et le futur, et le des années de chance. Par sympathie il peut guérir les peines de famille et les maladies inconnues ou abandonnées par les docteurs, comme maladies d'estomac, maladies secrètes, douleurs et rhumatismes, &c. Il importe les meilleurs médecines de France.—Office, 112, rue St-Philippe, entre Dauphine et Bourgogne—Consultations gratuites pour les pauvres, en semaine, de 2 à 4 heures. 28 mars—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

NEW ORLEANS,
Capt. Geo. A. Dearborn.

THURSDAY, April 4, at 8 A. M.

Insurance on cargo by this line 3¼ per cent.

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

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

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

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	28,693 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, 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	
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 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 Console	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 dessèchement 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 1060.

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 apparait 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 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, ou 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 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 BELLE.—Suite.

—Que voulez-vous dire, mon cher ami ?

—J'arrive ici au second objet de ma visite ; je viens vous rendre compte, au nom de vos camarades et au mien, de l'accomplissement du mandat que vous nous avez donné en allant recevoir ce coup d'épée qui, grâce à Dieu, n'a pas atteint en vous les sources de la vie. Nous avons fait de notre mieux pour nous montrer dignes de votre confiance, et ce n'est pas notre faute si nous n'avons pas pu assurer à ce glorieux symbole offensé la réparation à laquelle il avait droit. Vous, d'abord, vous avez, le premier, payé de votre personne, et bravement, comme toujours. Vous avez été mis hors de combat. Dès le lendemain, tout en cherchant en vain de vos nouvelles, nous songions à vous remplacer et à vous venger. Sur les douze inscrits, le premier était Georges de Méré, vous savez bien, le préféré de la jolie vicomtesse de Rosecroix.

—Oui. Eh bien ?

—Eh bien, le jour même, le 1er avril, il a rencontré Montchevreuil, l'a provoqué. On s'est battu au bois de Boulogne, et... il est mort !

—Ah mon Dieu ! s'écria Jacques.

—Et voilà la jolie vicomtesse de Rosecroix qui se fera religieuse, à moins qu'elle ne se remarie.

—Et Chauvin de Villepreux ? demanda Jacques avec anxiété.

—Vous lui avez rendu justice en devinant que, n'ayant pu être le second, il était du moins le troisième.

—Il n'est pas mort, j'espère.

—Non, une blessure à l'épaule. Il en a encore pour un bon mois à demeurer sur le flanc. Blessé comme lui, mais à l'aine ; gît à l'hôpital, le No 4, du 3 avril, qui était....

Et Morcerf chercha le nom qui lui échappait.

—Valdahon, je le parie, dit Jacques, venant à son secours.

—Précisément. C'est au jardin Monceaux, comme vous, qu'il a attrapé son affaire. Sans la police, qui s'en est mêlée, et dont l'irruption dans le parc nous a un peu dérangés, il aurait sans doute mieux soutenu notre cause, car vous savez comme il est bon tireur. Mais il n'a pu, l'épée ayant glissé, que dénouer la cravate de ce bravo, qui en mériterait une de chanvre. J'arrive à Montjourdain, notre champion du 5 avril.

—Blessé aussi ! demanda Jacques, dont l'émotion pâlissait le noble visage, dont la colère faisait trembler la main.

—Blessé aussi, répondit Morcerf, et assez grièvement, car ce démon d'homme n'y va pas de main morte ; et il est en veine d'une façon insolente. C'était enfin mon tour ; j'étais de service pour le 6 avril et j'espérais bien désensorceler cette croix qui n'a encore été lavée de l'outrage que par le sang de ses défenseurs. J'y tenais d'autant plus que la veille, ce Montchevreuil, saisi de je ne sais quelle sacrilège convoitise, avait tenté d'arracher des mains crispées de Montjourdain, notre relique, d'autant plus chère qu'elle nous a plus coûté, et se penchait comme un voleur sur sa poitrine, quand je l'ai vertement relevé.

—Eh bien ! interrogea Jacques, qu'est-il donc encore arrivé ?

—Rien que de très simple quoique de très imprévu. Il est arrivé que M. de Montchevreuil, trouvant que c'en est assez et qu'à force de tenter la partie, il pourrait bien la perdre, et en principal et en intérêts, se dérobe à toute recherche. Depuis six jours nous battons le pavé à ses trousses sans pouvoir seulement parvenir à le dépister. A ses nombreux logements, car cé monsieur en a plusieurs, comme tous les gens qui ont des raisons pour cela, la réponse est uniformément décevante, quoiqu'avec de légères variantes : M. le comte est absent ; M. le comte est à la campagne ; M. le comte est en voyage. On ne sait quand il reviendra.

Enfin, disparu, évanoui, quoi, sans même laisser derrière lui cette odeur de soufre des gens qui ont fait, comme lui, un pacte avec le diable. Voilà pourquoi, jusqu'à découverte de cet introuvable, auquel cas son affaire ne sera pas longue, le combat est fini faute de combattants. Je viens donc, et c'est là, je le répète, le second objet de ma visite, vous rendre le dépôt que vous nous aviez confié ; vous remettre cette croix insultée, et encore invengée, comme la France, dont elle est, à nos yeux, le symbole. Elle a reçu du moins, ainsi que vous en verrez les marques sur le ruban, à défaut de l'hommage expiatoire du sang du profanateur, l'hommage consolateur du sang de ses champions. C'en aura toujours été assez pour effacer la trace du sabot boueux du cheval de Montchevreuil.

Pour le corps de l'étoile, il a attiré notre attention, en redoublant notre respect et notre piété par une particularité des plus touchantes, qui ajoute à la valeur d'un trophée d'honneur la sainteté d'une relique domestique. Nous ne savions pas que le médaillon portant l'effigie du fondateur de l'ordre fût creux, et que son boîtier cachât un souvenir qui doit vous être cher à tant de titres. Si nous avions connu cette circonstance.... Mais vous avez l'air étonné. Vous l'ignoriez donc ?

—Je l'avoue, déclara Jacques avec l'émotion d'un homme qu'agite déjà le pressentiment de quelque fatale révélation.

—Je vous crois, mon cher, sans chercher à m'expliquer une ignorance qui, affirmée par d'autres que par vous, paraîtrait invraisemblable. Apprenez donc que la croix que vous nous avez remise pour la venger après vous, après avoir en vain essayé de le faire, contenait dans son médaillon, dont le ressort très fin, presque imperceptible, nous avait échappé......Mais, au fait, voyez et constatez vous-même, j'aime mieux cela.

Et Morcerf tira de sa poche une boîte de maroquin noir. Dans cette boîte, sur un lis de crêpe, reposait une croix d'honneur au ruban terni de traces de boue et de sang, à l'émail brisé en plusieurs endroits. Morcerf fit jouer du bout de l'ongle le presque invisible ressort du médaillon. Il le présenta ouvert à Jacques qui faillit s'évanouir de surprise, de douleur et de colère.

Le médaillon contenait enroulée une mèche de cheveux gris. La mèche était pliée dans un lambeau de papier jauni sur lequel une main tremblante, que Jacques reconnut aussitôt, avait tracé ces mots : "*A mes enfants, Pierrefort.*"

A la pâleur de Jacques, à l'expression passionnée et menaçante avec laquelle il baisa, avant de la replacer dans son écrin, la croix qui lui revenait invengée et semblait le lui reprocher avec toute l'éloquence muette de ces cheveux coupés sur le front d'un père adoptif, de cette dédicace à ces enfants, si touchante dans son laconisme de soldat mourant, Morcerf comprit qu'il avait sans le vouloir, réveillé de douloureux souvenirs et, ce qui est pire, des susceptibilités encore mystérieuses pour lui, quant à leur cause, mais dont il ne voyait que trop l'effet.

Le changement opéré dans le visage et les allures de Jacques depuis qu'il venait de découvrir, par la révélation naïve d'un ami, un motif de plus de chérir la relique restituée, aussi un motif de plus d'en déplorer la profanation, son silence surtout attestaient à Morcerf que, dans les meilleures intentions du monde, il avait commis une indiscrétion et une maladresse, et mis, comme on dit vulgairement, les pieds dans le plat de quelque secret de famille. Lui, qui aurait regardé sans frémir la bouche d'un canon prêt à le mitrailler, se sentit tout intimidé à la pensée qu'il avait involontairement affligé un homme qu'il estimait autant qu'il l'aimait. Il sentait qu'une excuse ne pouvait qu'aggraver cette innocente offense, pareille à ces blessures si délicates qu'on les irrite en les pansant. Il cherchait, sans les trouver, en tortillant sa moustache, les moyens de faire une retraite décente et de prendre un congé sans affectation.

—Mon cher ami, finit-il par dire à Jacques d'une voix troublée, pardonnez-moi si j'ai touché sans précaution ces fibres si tendres de notre cœur, qu'endolorit le souvenir des morts aimés à ce point, qu'il n'est guère qu'une main de mère, de sœur, de femme ou de fille pour pouvoir le faire impunément. Je ne suis qu'un soldat, et ne sais parler et aimer qu'en soldat, c'est-à-dire avec une franchise parfois un peu rude. Mais vous savez bien que le cœur y est et que je me ferais volontiers tuer pour vous, ainsi que je vous l'ai prouvé. Donc je vous laisse jusqu'au revoir, sachant par expérience que des nerfs de malade et d'affligé, quand le vent souffle du côté du cimetière et apporte le regret des absents, ne se calment que dans la solitude.

Il tendit la main à Jacques qui la serra dans la sienne en lui disant :

—Excusez-moi, mon cher ami, vous-même si je ne vous retiens pas. Certaines circonstances dont vous avez, sans le savoir et le vouloir, agité le levain secret, ont rempli mon âme d'amertume. J'ai besoin, en effet, comme vous le dites, d'être seul pour songer aux meilleurs moyens d'accomplir, si pénible qu'il soit, le devoir que m'a rappelé le nom de mon beau-père, dont cet appel à ses enfants, qui semble venir du fond de sa tombe, m'a attribué, comme chef actuel de la famille, la principale part.

Morcerf ne comprit rien à ces raisons assez vagues, en effet, sinon qu'il fallait bien de s'en aller.

Une fois dans la rue :

—Comment, diable, se demanda-t-il, ai-je pu faire une sottise en parlant à Jacques d'une chose qu'il était si difficile de supposer qu'il ignorât ?

A force d'y réfléchir, il finit par trouver, ou du moins par approcher singulièrement de la vérité.

—Aïe ! fit-il avec un geste désolé, j'y suis. Jacques nous a dit qu'il avait ramassé sous les pieds du cheval de Montchevreuil la croix profanée dont il nous confiait la vengeance, s'il succombait en la tentant le premier. Jacques ignorait que cette croix fût à la fois un joyau d'honneur et une relique de famille. Le secret du médaillon, que je lui ai naïvement révélé, lui avait été caché pour quelque cause que je ne sais pas, mais que je tremble de deviner. Il y a pour sûr quelque trahison de femme dans l'affaire. Malheureux Jacques ! Misérable Montchevreuil ! Non, je n'oserai plus revoir ce pauvre ami, tant que l'insulteur n'aura pas expié le double crime de son double sacrilège, puisqu'il a profané à la fois dans cette relique, l'honneur national et l'honneur domestique. Jacques n'a-t-il pas une sœur ? Est-ce que par hasard...?

Mais non, c'est impossible. Ah bâh ! on en a vu bien d'autres. Pauvre Jacques ! Et moi qui allais pour le consoler. Quel coup, sans le vouloir, je lui ai porté. Voilà une femme, je ne sais laquelle, qui va passer un mauvais quart d'heure. Et, malgré ses nombreux logements, ses fugues qui le rendent insaisissable, le bonheur scélérat qui le rend invulnérable, je ne donnerais pas grand chose de la peau de ce Montchevreuil.

Là-dessus, Morcerf s'en alla troublé, mécontent, au café Corazza, voir s'il ne trouverait pas grâce à son ruban rouge voilé d'un crêpe, quelque querelle à se mettre sous la main avec un émigré de l'intérieur ou un allié de l'extérieur, pour se dédommager de la bévue qu'il venait de commettre.

Son monologue, en grande partie divinateur, nous dispense nous-même de bien longues explications.

Il est évident que le trouble de Jacques, sa douleur, sa colère, venaient de ce qu'il se demandait en vain comment Montchevreuil avait pu se trouver en mesure d'attacher à la queue de son cheval la croix d'honneur du comte de Pierrefort, qu'il n'avait pu reconnaître, ignorant le secret du contenu du médaillon. Ce secret, gardé par sa mère, par Renée, qu'elles n'auraient pu lui apprendre, car il était lui-même en campagne lors de la mort du comte de Pierrefort, était une autre de ces questions pleines d'épines qui s'agitaient dans sa pensée. Enfin, ce qui rendait ses perplexités plus cruelles, c'est qu'il s'y ajoutait un doute, le plus poignant de tous, fondé sur ces relations nées d'un service, et récemment connues de lui, qui avaient existé en son absence entre sa mère, sa sœur et son adversaire.

Comment Montchevreuil, cependant, avait-il eu cette croix en sa possession ? Etait-ce un vol, un dépôt, un don ? Jacques ne pouvait s'empêcher de lui faire l'honneur de croire qu'il ignorait comme lui les circonstances qui auraient rendu ce bijou sacré, même pour le plus exalté des fanatiques, même pour le plus abject des goujats. Il avait voulu insulter, renier un symbole national, abaissé par lui au rang des insignes politiques, mais il eût certainement reculé devant la pensée de profaner une relique domestique, un souvenir de famille.

Toutes ces hypothèses contradictoires se heurtaient dans le cerveau enfiévré de Jacques. Il attendait avec impatience sa sœur pour l'aider à deviner ces énigmes. On le voit, en se proposant de lui faire une surprise, en gardant dans ce but avec sa mère le secret de ce legs si précieux du comte de Pierrefort, Renée avait atteint son but bien au-delà de ses désirs. Jacques était, en effet, par la faute, qui était devenue un crime à son insu, de l'imprudente confiance de Renée dans un homme vers lequel l'entraînait un attrait funeste, en proie à une de ces surprises qui amènent des explications parfois sanglantes.

Il n'avait pas encore eu le temps de se modérer, de se faire une sorte de calme relatif, et la colère grondait toujours en lui, quand précisément Renée, arrivée seule en voiture, accompagnée de sa gouvernante, par suite d'une légère indisposition de la comtesse de Pierrefort, entra dans sa chambre.

La jeune fille, levant son voile, courut à son frère pour l'embrasser. Mais il la repoussa brusquement de la main, et elle recula moins devant ce geste inattendu que devant l'expression d'un visage que contractait une impatiente irritation.

—Qu'est-ce donc que cet accueil, Jacques, murmura-t-elle en s'appuyant contre le dossier d'un fauteuil, et que t'ai-je fait pour me traiter ainsi ? Ne suis-je donc plus ta sœur et ton amie ?

—Non, répondit Jacques d'un ton farouche, vous ne m'êtes plus rien, tant que vous n'aurez pas répondu d'une manière satisfaisante aux questions que j'ai le devoir de vous adresser.

—Quelqu'un m'a donc calomnié à vos yeux ? Parlez, mais parlez donc vite, insista-t-elle en s'asseyant avec une dignité qui n'appartient qu'à l'innocence.

—Plaise au ciel, déclara Jacques, qu'il n'y ait là, en effet, qu'une calomnie. Aussi vais-je droit au fait. Connaissez-vous ceci ?

Et prenant sur la cheminée l'écrin contenant, sur son lit de crêpe, la croix d'honneur que lui avait rendue Morcerf, il l'ouvrit sous les yeux de Renée pâlissante.

—Ah ! mon Dieu ! s'écria-t-elle, comment cet écrin est-il entre vos mains ? Qui donc m'a gâté la surprise que je voulais vous faire ? Le jour de votre fête n'est pas encore prochain.

—Il n'y a plus de jour de fête pour moi, dit Jacques avec tristesse, puisque toutes les consolations m'échappent à la fois, et que je suis destiné à être aussi malheureux par ma famille que par ma patrie. Vous me demandez comment cet écrin est parvenu dans mes mains ? C'est à vous plutôt de m'expliquer comment il est sorti des vôtres.

—Je le ferai en effet sans le moindre embarras. La chose est des plus simples, des plus naturelles, et s'il y a faute, elle est bien innocente. J'avais confié ce bijou à un galant homme, qui nous avait rendu un grand service, avec la mission de faire changer l'émail ébréché de la croix par un de ces joailliers spéciaux qu'il devait connaître mieux que personne, puisque lui-même portait sur sa poitrine les insignes de l'honneur.

—Son nom ?

—Le comte de Montchevreuil. Vous le connaissez aussi bien que moi. Vous êtes ici presque chez lui.

—Je le connais mieux que vous, et demain je ne serai plus ici. Mais si vous voulez apprécier combien le choix de votre mandataire a été heureux, et combien a été digne l'usage qu'il a fait de votre confiance si perspicace, je puis vous en faire juge vous-même.

—Eh quoi ! parce que, avec une étourderie qui mérite en effet un reproche, il vous a remis directement, en se trompant de botte,—car je ne reconnais pas là l'écrin à nos armes qu'il a reçu de moi, — un dépôt qu'il aurait dû me rendre qu'à moi-même de qui il le tenait, y a-t-il lieu de se tant fâcher et de recevoir une sœur comme une étrangère, comme une criminelle !

—Allons, je vois bien que j'aurai de la peine à vous dessiller les yeux. Je ferai cependant, dût-il vous en coûter quelque douleur, certain qu'elle n'égalera jamais celle que vous me causez. Eh bien, puisque vous voulez savoir comment cette relique d'honneur et de famille est revenue entre mes mains, je vais vous le dire. Je l'ai ramassée le 31 mars, place Vendôme, sous les pieds du cheval de M. de Montchevreuil, et ce cheval la portait attachée à la queue, au début de cette manifestation dont son maître était le chef.

—O mon Dieu ! est-il possible ! s'écria Renée en se couvrant le visage de ses mains. Il y a là quelque atroce mystère, quelque effroyable méprise. Je ne puis comprendre....

—Attendez ; vous comprendrez peut-être tout à l'heure, ordonna Jacques avec une douceur implacable. Il vous reste à savoir de quel prix j'ai payé ma découverte et ma conquête. Je l'ai payée de mon sang, car il va sans dire que j'ai provoqué l'insolent profanateur. J'ai vu la mort de près. J'en ai été quitte par la blessure qu'achève de guérir les soins de l'abbé de Saint-Hélion, à la porte duquel, sans savoir que l'était le maître de ce logis, mon adversaire m'avait déposé. Mais ce n'est pas tout : ce n'est même rien encore. Avant de partir pour le lieu du combat, j'avais d'avance légué à mes amis le soin d'une double vengeance, au cas où je succomberais. Mon mandat était tombé en d'autres mains que les vôtres. Il a été fidèlement exécuté.

—Eh quoi ! demanda Renée d'un ton dont elle s'efforçait de dissimuler l'anxiété, M. de Montchevreuil est mort ?

(A continuer.)

Deux morts : Le baryton Strozzi, qui chanta dans *Cinq-Mars*, à l'Opéra Comique ; vient de mourir subitement à Madrid. Il était engagé au théâtre Royal.

Le célèbre ténor Moriani vient de mourir à Florence, à l'âge de 70 ans. C'est pour lui que Donizetti a refait le finale de la *Lucrezia* en remplaçant la fugue du rondeau par la fameuse scène de la mort.