L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,

SAMEDI 6 AVRIL 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW YORK ET LE HAVRE.

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

CANADA, Frangeul, mercredi, 3 avril.
PEREIRE, Danré, mercredi, 17 avril.
VILLE DE PARIS, Durand, mercredi, 1er mai.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

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

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec 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,
4mai—1a 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, Hâvre ou Brême:
Chambre, $150 en or. | Entrepont ..$45, en or.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre $35 en or. | Entrepont $15, en or.
Pour les enfants au-dessous de 10 ans, 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,

$330, en or.

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

$310, 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, leurs jours de départs annoncés et les prix du passage.

Les soussignés vendent 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 juin No. 12 de la rue de l'Union.

POUR LIVERPOOL.

LIGNE PAPAYANNI

Pour Liverpool directement.

Passagers de chambre seulement.

Partiront ainsi qu'il est dit ci-dessous LES MAGNIFIQUES STEAMERS
THESSALIA, capitaine Thompson, vers le 6 Avril
ROUMALIA, capitaine Fothergill, vers le — Avril
LACONIA, capitaine Earle, vers le — Mai

Pour passage, s'adresser à
E. J. FORSTALL'S 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 à A. K. MILLER & CO.
35 Carondelet, Nouvelle-Orléans.

C'est la seule ligne ayant des secondes cabines, qui offre aux voyageurs des avantages sous le rapport de l'économie et du confort que ne présente aucune autre route.
21 mars—9 mois 1 1/2 sem

Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer en fer américain de 1ere classe

E. B. WARD, Jr.,

Capt. G. PIZZATI partira du Picayune Tier pour Belize, Honduras, touchant à Amoa, Port Cortes, Truxillo, Ruatan et Utilla SAMEDI le 16 mars à 8 heures A. M.

Pour fret ou passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à
S. OTERI & BRO.
23 et 25 Front Levée 24 et 26 Fulton entre Gravier et Poydras.
N. B.—Le Ward fera le service ci-dessus conjointement avec nos goélettes régulières.
1 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 réglera également toutes les licences d'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 31 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.

Alcorn James F	Firmen Andrien
Bassich Joseph	Forfer Jean Louis
Braucourt Frank L	Gracianetti Pierre
Bollan Th	Garcia Fresto Leon
Brorn Jose	Gonzales Pedro
Buja & Bussano	Gouchard Mons
Camici Salvatore	Hartmann Oscar
Calvonoresi Rodocon chia & Co	Kock & Cie
Cangelosi Giuseppi	Maury & Co
Cangas Joaquin	Mengelle Pierre
Chevillon John	Moulon Jean
Cessat Alexandre	Nicolas Martial fils
Cassis Basilis V	Pellicer Gregorio
D Antoine Giuseppe	Paschich Giovanni
De Tavo M S	Robles y Morasterio J B
De Lisle Gaschet	Ruiz H
Dufrechot David	Sauveterre Honoré
Fries Fritz	Solari Antonio
Fasco Vito	Theband Brothers

LISTE DES DAMES.

Barbara Rosa
Bresson Eugénie Madame
Cammack Madame
Condère Madame
Del Trigo Louisa Mademoiselle
Eevmann Grasser Madame
Tarabore Giovanni Marco Di
Montanat Madame

JOHN M. G. PARKER
31 mars— 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
HUDSON,
E. V. Gager, commandant,

Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse,

JEUDI, 11 avril, à 8 h. A. M.

L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 3|4 pour cent.

Passage—Cabine $50
— Entrepont $15
— 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, Tallahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Cairo et St-Louis.

Pour frêt ou passage, s'adresser à bord ou à JANNEY & WORK, 106 Tchoupitoulas et HITE & CARLIN, 4 rue Tchoupitoulas.

Le soussigné prend le frêt 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 frêt 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, Bâton 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 frêt ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & EPPLER, 82 Gravier.
LORD & McPEAKE, 48 Camp.
Oct 4—

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

Deux voyages par semaine.

JOURS de départ, tous les MERCREDIS et SAMEDIS soir, 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
B. RIVET,
105 rue Decatur, près St. Louis.
16 juillet—1 an

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

Jusqu'à nouvel ordre, le steamer

NEW CAMELIA,

partira du Lac, comme suit :

Le LUNDI et le JEUDI, à l'arrivée du train de 11 heures du matin; le 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 frêt, 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 details, 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 8 heures du matin, et sera de retour le soir du MEME JOUR à temps pour le train de 8 heures.

On recevra le FRÊT à son débarcadère au Nouveau Bassin, coté de la rue Julie, près Magnolia. TOUS LES MARDIS.

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

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

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer neuf

NEW CAMELIA,

très fin marcheur, à basse pression et portant la malle des Etats-Unis.

capitaine WM. HANOVER.

Commencera ses **Excursions du Dimanche** à Mandeville, Louisbourg et Madisonville, le **dimanche** 7 avril.

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

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

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

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.
19 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 frêt reçu au même endroit, à 3 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 arrivent à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partent comme suit :

Départ	Arrivée.
Exprès, le dimanche seulement........7:55 A.M.	Exprès, le dimanche seulement..9:30 P.M.
Exprès........5:00 P.M.	Exprès........8:35 A.M.
Train à passagers, dimanche excepté 7:50 A.M.	Train à passagers, dimanche excepté 8:45 P.M.

Les wagons-palais de Pullman vont, tous les jours à Cincinnati, Louisville, Nashville, St-Louis, Philadelphie, Washington, et Baltimore sans changement de wagon, 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 2 et 4, tous les jours excepte 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 Orleans et McComb City partent de la Nlle Orleans à 3 h. 45m. P. M. le samedi, et à 7 heures le dimanche. Ils arrivent à 9 h. 20 m. A. M. et à 10 h. P. M. le lundi.

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

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

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 informations given at 22 Camp street, corner Common.

A. D. SHELDON, Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
ja y14

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

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

GEO. PANDELY,
Surintendant.

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

Il ne sera point reçu de frêt après 5 heures.

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

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

A. Carrière & Sons

Négociants-Commissionnaires,

ENCOIGNURE ROYALE ET DOUANE

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

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.

ASSURANCES.

VINGT-HUITIÈME ETAT DE SITUATION ANNUEL DE LA

Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 19 mai 1877.

Les Directeurs, conformément à sa 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 expirées, 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 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...........		72,065 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 et 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 O. 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 94	
Dépenses générales ..	34,214 46	
Taxes et licences d'Etat et de ville	10 242 70	
Board of underwriters	6,759 35	$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'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 94
Primes en voie de collection	70,210 94	$619,895 46

L'état ci dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.

J. W. HINCKS, Secrétaire.
J. TUYES, Président.

Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier A. D. 1878.

JOHN L. LARESCHE,
3ème Justice de Paix.

A un meeting du Conseil de Direction qui a été tenu le 10 du courant, il a été résolu de payer l'intérêt-dividende semi-annuel de cinq pour cent sur le capital aux actionnaires ou à leurs représentants légaux, à partir du 14 courant.

N. O. 16 Janvier 1878. J. W. HINCKS, Secrétaire.

DIRECTEURS :

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

ATTENTION.

M. ANDRIEU - - - - 159 Poydras.

CHAUSSURES A VIS FAITES EN VILLE, à $3,50 la paire.

CHAUSSURES COUSUES, faites en ville, à $4 00.

BOTTES et souliers en tous genres faits ici des meilleurs matériaux et par des ouvriers de premier ordre, à des prix plus réduits que partout ailleurs en ville. Chaussures de toutes qualités pour dames, messieurs, jeunes gens et enfants. Soixante-quinze à cent ouvriers sont constamment employés dans les ateliers.
17 janv 78—1 an V&C

ASSURANCES.

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

AU NO 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-TROISIÈME ETAT DE SITUATION ANNUEL.

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

Primes reçues dans l'année expirée, le 31 mai 1877, y compris les primes non expirées de l'année antérieure—		
Sur les risques d'incendie		361,296 52
Sur les risques de mer		24,473 93
Sur les risques de rivières		25,679 37
Total des primes		411,449 82
En moins primes non expirées		118,115 00
Montant net des primes le 31 mai 1877......		293 334 82
Pertes payées :		
Sur risques d'incendie	117,967 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 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		72,065 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 O. 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. R. Conger,
Jno. E. King.	Henry M. Preston,

J. J. Irby.
22 mai—

J. VERGNOLE,

65 .... **Rue Decatur** 65

—IMPORTATEUR DE—

VINS, COGNAC, LIQUEURS, FRUITS A L'EAU-DE-VIE, VERMOUTH, HUILE, SARDINES, ABSINTHE.

Seul agent pour le Sud et l'Ouest de W. H. CUBA & CO., Cognac; de la célèbre marque des vins de A. SELLIER & CO., Bordeaux, CHAUVET FILS. Un assortiment général de liqueurs du pays.

BITTER DES ARABES

Supérieur à tout autre.

Les propriétés toniques, stimulantes et digestives de ce bitter, agissent sur le système nerveux et en font une boisson extrêmement agréable et bienfaisante. Comme apéritif le BITTER DES ARABES fait le plus grand bien aux estomacs faibles et délicats et combat efficacement la dyspepsie.

J. VERGNOLE,
9 déc—77—1an Propriétaire, N. Orléans.

THE NEW ORLEANS BEE,

DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS :

Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $14; half-yearly, $7; quarterly, $3 50.

Price of the paper—Single copies, Five cents.

Weekly—Per annum, $5; half-yearly, $2 50; quarterly, $1 25; Single copy, 10 cents.

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers,
NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER.

The steamship

HUDSON,
Capt. E. U. GAGER,

THURSDAY, April 11, at 8 A. M.

Insurance on cargo by this line 3|4 per cent.

Cabin Passage............ $50
Steerage — 15
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	$117,967 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. 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 salvage..........		41,823 54
		$303,592 29
Deduct—		
Fire losses	$66,417 85	
Mar. losses	17,722 00	
River losses	12,320 85	$96,460 70
Rebate ac. 15 per cent.	46,499 94	
General expenses	34,214 46	
State and city taxes and license	10,242 70	
Board of Underwriters.	6,759 35	194,176 45
Profit for the year 1877.....		$109,415 84
Deduct— Profit and loss	58,606 28	
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend December 31, 1877......	25,000 00	50,000 00
Balance.........	809 56	109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank..........	$ 58,065 76	
Real Estate	118,275 12	
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols		195,390 42
Bills receivable for premiums		11,429 38
First mortgage notes and pledge notes ...		166,523 94
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 Toledano, le Mississipi et l'Avenue Napoléon.

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

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

Septième District.

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

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

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

DRAINAGE DE LA NLLE-ORLÉANS.

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

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE BIENVILLE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE MELPOMÈNE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE DUBLIN AVENUE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE LONDON AVENUE.

Ces machines sont situées dans la partie inférieure de la ville, ou celle qui est la plus éloignée du Mississipi, là où il n'y a point d'habitations. Les eaux pluviales et autres descendant de la partie supérieure de la ville par les ruisseaux et les 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 Julia.

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 156. 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 5 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 trainés 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 rafraichissements, 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 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, on se rend au City Park, 6eme district. On peut aussi prendre le car à Louisiana Avenue où à Napoleon Avenue pour revenir en ville par les voitures du chemin de fer de Carrollton.

Lignes de la rue St. Charles.

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

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 Huitieme, 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, station de Clay. Parcours : (cars verts) Canal jusqu'à Dauphine, Dauphine jusqu'à Dumaine, Dumaine jusqu'à Broad, Broad jusqu'à Laharpe et de là à la station d'arrivée. Les cars bleus suivent la même route; seulement, au lieu de tourner dans la rue Broad, ils suivent la rue Dumaine jusqu'au Bayou St-Jean, longent les bords du Bayou jusqu'à la Grande Route St-Jean, d'où ils se rendent à la station d'arrivée, en passant devant la porte des Fair Grounds, qui fait face à la rue Sauvage. Le retour s'opère par la Route Gentilly, la rue Broad, la rue St-Pierre, et principalement par la rue des Ursulines jusqu'à la rue du Canal.

Ligne de la rue Claiborne.

Station de départ : rue du Canal, pied 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.

LE DRAME DE FOSSARD (Suite).

Elle avait l'esprit tellement libre qu'elle put donner audience à sa toilette, à son intendant Giulio Manganèse, dont elle discuta les comptes, et auquel elle laissa, en lui remettant une somme assez forte, des instructions détaillées sur le gouvernement de la maison en son absence. Elle avait l'esprit tellement libre qu'elle trouva moyen de recevoir un instant,—pendant que Montchevreuil qui avait enfin rencontré le sommeil, goûtait une heure d'un lourd et entier oubli de toutes choses,—Son Altesse royale *in partibus*, le Dauphin Charles-Louis. Le prince, laissant l'étiquette à la porte, n'avait pu résister au désir d'honorer d'une visite familière, *incognito*, une de ses plus dévouées, et sans conteste, la plus charmante de ses amies. Si les adieux furent presque tendres, ils ne furent pas trop tristes. On gardait, des deux côtés, l'espérance et même la certitude de se revoir.

Enfin, délivrée de tout autre soin que celui de sa toilette, la marquise put y procéder avec cette originalité d'invention et ce génie de coquetterie que les grandes occasions inspiraient toujours chez elle merveilleusement.

On en jugera par la description du délicieux travestissement dont elle avait fait son costume de voyage.

La veille, comme saisi d'une sorte de pressentiment, Montchevreuil avait manifesté quelque répugnance à approuver le dessein annoncé par sa maîtresse de l'accompagner. Les objections plausibles ne lui manquaient pas. Il avait allégué les embarras, les fatigues, les dangers mêmes que pouvait rencontrer une femme comme la marquise, dans une expédition qui n'était pas sans hasards, dont l'objet pouvait singulièrement s'élargir, les moyens se compliquer étrangement. On allait traverser un pays bouleversé, théâtre des dernières convulsions de la guerre expirante, habité par des gens exaspérés par les pertes éprouvées, les dommages subis, sillonné en tous sens par les troupes destinées à former l'escorte des commissaires conduisant Napoléon à l'île d'Elbe, enfin, infesté de coureurs et de maraudeurs étrangers, qui après avoir pillé les habitants, rançonnaient volontiers les voyageurs.

Quelque fondés que fussent ces arguments, la marquise en avait accueilli l'exposition avec une moue mutine et câline à la fois.

—Eh quoi! avait-elle dit, nous séparer au moment du danger! Croyez-vous donc que j'aie peur? Ne puis-je donc vous être bonne à rien? Faites-vous donc si peu de cas de moi que vous vous flattiez de n'avoir pas besoin de mon avis, de mon secours peut-être? Je ne suis pas une femmelette; je suis une femme, c'est-à-dire que je vaux un homme à l'occasion. D'ailleurs, il n'est pas de pire danger pour moi que le supplice de l'incertitude. J'y succomberais; et plutôt que de ne pas vous suivre de votre gré, je vous suivrais malgré vous. Le mieux est donc de vous résigner à ma compagnie. Aller avec vous est mon droit, c'est mon devoir; je veux partager avec vous le péril, s'il y en a, pour pouvoir partager le succès, dont je ne doute point, et ce qui diminue fort mon mérite, mais aussi votre responsabilité. Je ne refuse pas, au surplus, de prendre les précautions que peut suggérer la prudence humaine, féminine surtout. Vous allez voir.

Elle sortit, légère et pimpante, de la pièce où Montchevreuil et Cabuche discutaient leurs derniers préparatifs.

Ce dernier la suivant et la couvant d'un œil plein d'une admiration naïve.

—Elle a raison, dit-il. Nous pouvons avoir besoin d'elle plus que nous ne pensons. Puis, ce que femme veut, Dieu le veut. Il faut bien consentir à ce qu'elle nous suive, puisque nous n'avons aucun moyen de l'en empêcher.

En cédant au caprice de la marquise, Cabuche avait son idée, comme on le verra plus tard. Il faut même croire que cette idée ne contrariait pas trop les desseins secrets que de son côté nourrissait la marquise; car, satisfaite de cet appui et de l'assentiment muet de Montchevreuil, elle ouvrit malicieusement la porte derrière laquelle elle n'avait fait qu'une fausse sortie.

—C'est bien, Cabuche, dit-elle en souriant, de défendre ainsi le beau sexe opprimé et de l'aider à vaincre une trop chère tyrannie. Je vous embrasserai pour la peine, mais, tout à l'heure, quand je vous montrerai à l'aide de quels moyens je compte échapper aux embuscades de messieurs les hulans et aux brutales galanteries de messieurs les pandours.

Et elle disparut définitivement cette fois, enveloppée dans les plis ondoyants de son grand peignoir du matin, en cachemire blanc broché de fantastiques fleurs bleues.

Quelques instants après, elle reparaissait, après avoir accompli, avec l'art d'une actrice consommée, dans son boudoir, un moment fermé à toute curiosité profane, la métamorphose dont le triomphant succès était son plus éloquent argument. Il désarma en effet les derniers scrupules de Montchevreuil, ravi, tandis qu'il provoquait de la part de Cabuche une explosion sincère d'admiration et d'enthousiasme.

Vous avez entendu parler des prestigieux travestissements de cet ingénieux, spirituel et intrépide chevalier d'Eon, qui trompa tout un siècle sur son véritable sexe et dont la mort seule trahit la virilité.

Vous avez contemplé peut-être avec une voluptueuse et frivole admiration ce portrait de Mme du Barry en habit d'homme, peint par Drouais, gravé par Beauvarlet.

Vous avez vu cette tête souriante et fine, à la pâleur incarnadine, avivée aux joues et au menton par quelques mouches friponnes, aux cheveux tignonnés et noués sur le sommet de la tête en une sorte de gerbe, de façon à pouvoir coiffer commodément et même porter crânement sur l'oreille, en clabaud, le petit tricorne à ganse d'or.

Vous avez été étonné de l'art si profondément coquet avec lequel ces formes sveltes, ces souples contours de la poitrine étaient emprisonnés sous la veste de satin serrée à la taille et se cachaient tout en se laissant deviner derrière les bouillonnements du jabot de malines, et les nœuds d'une vaporeuse cravate de batiste.

Enfin, vous vous êtes dit, certainement, que sous cet habit de velours, aux brandebourgs en passement d'or, la main voilée par des manchettes assez longues pour en dissimuler les finesses et les blancheurs, l'épée en verrouil, le mollet cambré dans un bas de soie rose opaque, le lorgnon éteignant l'étincelle des yeux, le jonc à pomme d'ivoire prêt à écarter l'indiscret qui la serrerait de trop près, la grande courtisane était capable de faire illusion à tous les yeux, sauf à ceux de son royal amant. Elle était en effet parfaite dans ce rôle d'homme-femme, de *jolie garçon*, si admirablement joué avant elle sur la scène du monde par d'Eon, sur le théâtre par le chanteur Jélyotte, avant eux par l'abbé de Choisy, l'abbé d'Entragues et le duc de Gesvres, prototypes avec eux de ces personnages équivoques et charmants, chers à la dépravation d'un siècle de décadence, que Beaumarchais appellera Chérubin et que Louvet nommera Faublas.

Eh bien, la marquise Sciarra-Melliore réalisait cette vision des heures enivrées, incarnait et personnifiait à ravir ce rêve des imaginations lascives.

Ses cheveux noirs, tordus et tressés en nattes autour du chignon aplati sur sa tête, avaient disparu sous une perruque blonde de *merveilleux*, aux boucles frisées.

Son front était ombragé par un large chapeau de feutre, aux bords relevés, à la forme champignonnante. Un gilet à revers, armé d'un double rang de boutons d'acier ciselé, un habit de ratine de soie noire, à collet haut et rebords pendants, une large cravate de mousseline bouffant sur l'estomac, une culotte de peluche grise au poil ras, le double breloque battant de chaque côté du petit pont, des bas de soie chinés dans une fine botte à retroussis saumon ornés d'un petit cordonnet doré, la badine d'une main, le binocle de l'autre, complétaient ce déguisement dans lequel avait complètement disparu la personnalité habituelle de la marquise, pour faire place à une exquise physionomie de la jeunesse dorée du temps, dandy de la bourgeoisie premier clerc de procureur en bonne fortune, petit maître de la basoche, coquelinchon du passage Louvois, freluquet de Feydeau, guettant le grilledon.

—Eh bien, que vous en semble, dit-elle, et pensez-vous maintenant que je coure grand risque d'être hasardée?

Montchevreuil lui envoya un baiser passionné.

Cabuche s'était levé et la regardait comme on regarde le soleil, les deux mains déployées en auvent sur son front chauve.

Elle courut à lui, l'embrassa d'un air d'enfant gâté et le rendit fou de joie.

—Allons, prononça-t-elle, assez causé. Exhibons les dernières pièces, et à table pour le déjeûner de l'étrier.

Cabuche tira gravement, orgueilleusement d'un petit portefeuille caché dans la poche de dessous de sa vaste houppelande de drap vert dont les longues basques battaient le revers de ses grandes bottes de marchand de laine en tournée, une série de plis et les étals sur la table.

Ils furent successivement ouverts et lus ordres qu'il contenait furent lus tout haut par la marquise qui, à chaque nouvelle conquête, à chaque nouveau trophée de l'habileté de Cabuche, s'inclinait devant lui avec des exclamations congratulatrices. Il y avait, en outre du laisser-passer du ministère de la guerre, que nous avons reproduit, un sauf-conduit émané du commissariat provisoire de la police générale, ainsi conçu;

"Paris, le 17 avril 1814.

"Nous, commissaire provisoire près le département de la police générale, invitons les autorités administratives chargées de la police générale à donner à M. le comte de Montchevreuil tous les secours qu'il réclamera et qui lui seront nécessaires pour remplir la mission secrète qui lui est confiée.

"*Contresigné* : Commissariat provisoire de la police générale.

"*Signé*: Le commissaire provisoire chargé du portefeuille de la police générale,

"A....."

Il y avait encore un papier portant la rubrique imprimée: *Postes et relais de France*, et au-dessous la formule : *Le conseiller d'Etat, directeur général de l'administration des postes.*

"Le directeur général des postes, disait la teneur de la lettre-patente, ordonne aux maîtres de poste *de la route de Paris à tout autre lieu* de fournir à M. le comte de Montchevreuil, chargé d'une mission importante, le nombre de chevaux et de postillons dont il aura besoin, en payant suivant l'ordonnance, et de veiller à ce que son service se fasse avec célérité.

"Fait à Paris, à l'hôtel des postes, le 17 avril 1814.

"Le directeur général ordonne aux maîtres de poste de prendre toutes les mesures pour que le voyage de M. de Montchevreuil n'éprouve pas le moindre retard.

"*Signé*: B...."

Le cachet du secrétariat général des postes était apposé au-dessous de cette signature.

Enfin, deux ordres conformes, en ce qui concernait leur juridiction, et portant le cachet respectif de chaque autorité, avaient été délivrés à la même date du 17 avril par le général en chef de l'infanterie russe baron de Sacken, gouverneur militaire de Paris, et le général prussien d'état-major des troupes alliées, le baron de Brokenhausen.

A la lecture de ces divers documents, qui mettaient à la disposition de nos aventuriers, par une confiance qu'expliquent seuls les mirages et les illusions des temps troublés, la force publique, les moyens administratifs et le monopole des voies et instruments de communication, Cabuche jubilait modestement, en se dodelinant sur son fauteuil, tout en lorgnant du coin de l'œil Montchevreuil, qui n'eut pas même l'ombre d'un soupçon en constatant le soin méticuleux avec lequel tous les ordres avaient été libellés et dressés à son nom personnel et usage unique. Il ne vit là qu'une marque de confiance de leurs auteurs et un témoignage de déférence, un hommage naturel de Cabuche, leur négociateur, à l'adresse de celui qui devenait naturellement, par le seul fait de la mise à exécution, le chef suprême de l'entreprise.

A ce moment fut introduit un troisième convive qui devait être aussi le troisième compagnon de voyage de Montchevreuil. C'était Kermoëlan, toujours triste, toujours hérissé, que ragaillardissait pourtant un peu le plaisir de prendre part à une entreprise aventureuse et d'y trouver comme un regain de cette vie militante dont le regret le dévorait, le ridait et le jaunissait.

—Y aura-t-il des coups à donner, dit-il en recevoir?

Telle avait été l'unique question du vieux chouan nostalgique, l'unique condition de son adhésion à un programme qui lui importait peu de connaître, pourvu qu'y figurassent des occasions de faire parler la poudre et d'y dérouiller sa lame. Comme on ne manqua pas de flatter cet espoir, le reître de buisson, qui, en dehors de ses belles qualités de soldat, n'était qu'une ganache héroïque, se déclara satisfait.

—En ce cas, avait-il dit, je suis volontiers des vôtres, car je m'use sur place à ne rien faire. Vous pouvez compter sur moi.

Et on pouvait compter sur lui, en effet, comme on peut compter sur un homme dévoré de la passion de la lutte, et qui allait à la noce comme d'autres vont au feu, et au feu comme d'autres vont à la noce.

Kermoëlan avait gardé son costume, alors fort respecté, de chef d'une des bandes de Cadoudal, les grègues de futaine bouffantes, les bas bleus, serrés dans des guêtres ou jambières de cuir montant jusqu'au genou, l'écharpe blanche drapée sur un ceinturon garni par l'arsenal des poignards et pistolets, la soubreveste à cartouchière, le ruban blanc de l'ordre du Lys à la boutonnière de sa veste de drap marron, le chapeau à larges bords avec le cœur sanglant de la chouannerie brodé au coin de la forme, comme une cocarde, sous un petit ruban d'or, insigne unique de son ancien commandement.

Il portait en bandoulière une carabine, celle avec laquelle il avait canardé tant de bleus dans les marais du Bocage qu'elle était devenue, parmi les Vendéens de la seconde prise d'armes, presque aussi populaire que leur canon favori, cette fameuse couleuvrine prise au château de Richelieu, qu'ils avaient enrubannée et qu'ils appelaient *Marie-Jeanne*, l'était parmi les Vendéens de la première guerre.

A midi, les quatre voyageurs s'embarquaient dans la berline à quatre places, couverte d'une large bâche sous laquelle étaient placées les malles, les valises, les armes; et la voiture de poste sortait de l'hôtel, au bruit des grelots et au claquement du fouet des postillons que rendait expansifs l'assurance de doubles guides.

Montchevreuil, en chapeau de castor, noir, à cocarde blanche, en redingote bleue, pantalons à la hussarde et bottes collantes, monta le dernier, et c'est lui qui donna le signal du départ qui s'effectua sans attirer grand monde aux fenêtres de la rue peu fréquentée d'ailleurs.

On le prit peut-être pour un de ces nombreux commis-voyageurs de la légitimité qui roulaient ou galopaient en ce moment dans tous les sens de la France, pour un de ces commissaires à pleins pouvoirs, expédiés dès le 17 dans chaque division militaire avec la mission "de porter aux peuples l'espérance et de rapporter au roi la vérité."

Toujours est-il que ce départ ne fit pas sensation. La curiosité des Parisiens, depuis un mois, avait été mise à de si rudes épreuves, éblouie par tant de coups de théâtre inouïs, qu'elle s'était blasée, comme il faillait s'y attendre d'une ville remplie sans cesse du bruit des départs et des retours les plus extraordinaires, et devenue à la fois le camp et le caravansérail de l'Europe......

Nous laisserons un moment la reine de Westphalie poursuivre sa route sans se douter des intentions des voyageurs mystérieux qui, après l'avoir atteinte et suivie de poste en poste, ne tardèrent pas à la dépasser, pour expliquer au lecteur par suite de quelles circonstances ces deux voitures, courant l'une après l'autre, avaient été devancées par une première calèche, et attirèrent bientôt, sur la route, aux ormes séculaires, de Paris à Fontainebleau, une quatrième qui courait après elles.

Quelques jours avant les dernières scènes que nous venons de raconter eut lieu, dans le personnel domestique de Mme de Pierrefort, une modification insignifiante en apparence, mais dont les conséquences devaient être des plus importantes, en vertu de cette loi ironique des choses humaines qui s'amuse à y faire produire, par les plus petites causes, les plus grands effets.

Mme de Pierrefort congédia une camériste que Renée, qui était devenue fort nerveuse, avait prise en grippe, peut-être sans trop savoir pourquoi.

Parmi les postulantes qui se présentèrent pour occuper la place vacante, était une jeune fille accorte et de bonnes façons, au visage coquet, avec un œil vif et hardi comme celui de l'alouette.

Mme de Pierrefort goûtait médiocrement cette candidature, trouvant à l'aspirante quelque chose de louche. Ses répugnances augmentèrent lorsque, parmi les certificats que présentait en garantie Suzette Lormeau (c'était le nom de la soubrette), elle rencontra le dernier en date, signé du sieur Giulio Manganèse, intendant de Mme la marquise Sciarra-Melliore, constatant les aptitudes d'une personne dont on n'avait qu'à se louer, et qui ne quittait l'hôtel que par suite de réformes domestiques motivées par un voyage prochain.

Malgré ces attestations favorables, la comtesse hésitait à prendre à son service une fille qui avait été à celui d'une grande dame sur le compte de laquelle on n'était pas sans jaser un peu. Mme de Pierrefort se souvenait que c'était à partir de la découverte d'une lettre adressée par M. de Montchevreuil à la marquise, tombée de la poche de celui-ci et ramassée par Renée, que le caractère de celle-ci avait subitement changé, et même que sa santé avait été altérée.

Elle n'apercevait pas bien distinctement la relation qui pouvait unir tous ces faits. Elle soupçonnait l'existence d'un certain penchant de sa fille pour un homme qui lui était à elle-même fort sympathique sans croire qu'il y eût là déjà une passion intense, profonde, capable de toutes les folies de la jalousie.

(A continuer.)