L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,

MERCREDI 19 JUIN 1878.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW YORK ET LE HAVRE.

Les magnifiques navires de cette ligne favorite pour le continent partiront de leur quai No 42 de la rivière Nord, au pied de Morton street, comme il suit:

LABRADOR, Sanglier, mercredi 19 juin
CANADA, Frangeul, mercredi 26 juin
PEREIRE, Danré, mercredi 3 juillet

Prix du passage (en or) pour le Havre.

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

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec aménagement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $33 en or pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.

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

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

4mai 17

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.

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... $[illegible] 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.

N. B.—Notre agent pour le Texas, M. Petri H. Erbord, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont aux conditions suivantes:
De Brême à Galveston... $12 00 en or.
Do à Indianola... 15 50 do

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

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

Pour plus de détails s'adresser à
Ed. F. STOCKMEYER & CO.
Agents,
No. 42 de la rue de l'Union.

12 nov—

Pour New-York directement.

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

CETTE LIGNE SE COMPOSE des steamers suivants:
KNICKERBOCKER
NEW ORLEANS
HUDSON
CORTES

Le steamer
KNICKERBOCKER,
Capt. F. Kemble
Partira de son wharf au pied de la rue Toulouse
MERCREDI, 26 juin, à 8 h. A. M.
L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 1½ pour cent.

Passage Cabine	$30
Entrepont	25
Billet d'excursion	50

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

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

4mai—1an

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 plus bas prix.

Salon, Secondes cabines et Entrepont.

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

[illegible]

LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.

[illegible] PAVILLON AMÉRICAIN. Un départ tous les JEUDIS de Philadelphie.

LIGNE RED STAR POUR ANVERS.

Un départ de NEW-YORK et de PHILADELPHIE alternativement TOUS LES 15 JOURS. [illegible]

PETER WRIGHT & SONS, Philadelphie.
A. K. MILLER & CO., Nouvelle-Orléans.

10 nov—

Ouverture de la Pharmacie

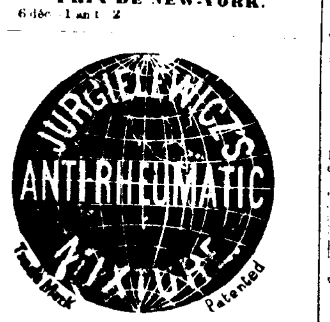
HOMŒOPATHIQUE DE BŒRICKE & TAFEL.

Cette pharmacie vient d'être ouverte au No 130 de la rue du Canal, NOUVELLE-ORLÉANS.

Elle est la succursale des pharmacies établies depuis 1835 à New York et à Philadelphie. On trouvera toutes les médicaments homoeopathiques, les boîtes de médecine à l'usage des familles, et les ouvrages en français, en anglais et en allemand.

PRIX DE NEW-YORK.

6 déc—1 an t 2



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

Il est recommandé par tous les principaux médecins et c'est une mixture purement végétale. Si le malade, après avoir consommé une demi-douzaine de bouteilles ne se trouve pas mieux, il peut être sûr qu'il souffre d'aucun des maux ci-dessus mentionnés et il sera inutile de continuer. Prix de la bouteille $1 50.

A vendre par tous les principaux droguistes.
FERSLEW & CO., propriétaires,
P. O. Box 1106, Nlle Orléans.

17 nov—1an

VAPEURS.

Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer en fer américain de 1ère classe,
E. B. WARD, Jr.,
Capt. G. PIZZATI,
partira positivement SAMEDI 18 mai, à 6 h. P. M., de son quai en face de la place Jackson, pour Belize, Honduras, touchant à Amoa, Port Cortes, Truxillo, Ruatan et Utilla.

Pour fret ou passage, ayant des emménagements 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 concurremment avec nos goëlettes régulières.

2 mars—1 an.

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

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

Le bateau à vapeur
NATCHEZ,
T. P. Leathers, Capitaine,
J. F. Muse, Commis.

Se reliant, à Vicksburg à la ligne Parisot pour les rivières Yazoo, Tallahatchie, 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 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 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, 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 fret ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & EPPLER, 82 Gravier.
LORD & McPEAKE, 48 Camp.
Oct 4

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

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

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

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

Le 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 MERCREDI et 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 les LUNDI, MARDI, JEUDI, VENDREDI et DIMANCHE matin. Le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'à Old Landing.

Il se reliera à chaque voyage avec le steamer Raby, 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 détails, s'adresser à
C. M. SORIA.
25sept— Au No 20 de la rue de l'Union.

Baie St-Louis et Passe Christian.

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

Le beau steamer neuf
NEW CAMELIA
à basse pression et transportant la malle des Etats-Unis,
Capitaine WM. HANOVER,
commencera un service régulier entre la Nlle-Orléans, la Baie St-Louis et la Passe Christian, JEUDI 2 mai. Il partira de l'extrémité du CITY RAIL ROAD, au Lac, tous les MARDIS et VENDREDIS à l'arrivée du train de 11 heures du matin.

Il quittera la Passe Christian pour la Nlle-Orléans tous les MERCREDIS et SAMEDIS à 5 heures du matin.

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

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

Le service sera régulier à moins de mauvais temps ou basses eaux. 2mai—

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer neuf
NEW CAMELIA,
très fin marcheur, à basse pression transportant la malle des Etats-Unis,
capitaine WM. HANOVER.

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

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

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

Pour plus de renseignements, s'adresser à
C. M. SORIA, Agent,
2 mai au No 20 de la rue de l'Union.

Baie St-Louis! Passe Christian!!

Steamer NEW CAMELIA.
Changement d'heure de départ.

Afin de débarquer ses passagers de bonne heure le "New Camelia" à dater du 5 juin, partira à l'arrivée du train de 11 heures du matin du chemin de fer de la ville. Un dépôt de fret est établi au PONT MAGNOLIA, Nouveau Bassin, le fret y est reçu le lundi et le jeudi à toute heure du jour, le mardi et le vendredi jusqu'à huit heures du matin, on y reçoit les chevaux et les bestiaux. 6juin—2m

BOIS! BOIS

De toutes sortes,

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

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

Livraison de bois dans toutes les parties de la ville.

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

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

Vidanges. Vidanges.

La Louisiana S. Excavating Co. invite les propriétaires et agents qui ont des fosses à faire vider à s'adresser au No 120 Passage de la Bourse, près St-Louis, où ils trouveront toujours leurs avantages soit pour le prix soit pour l'ouvrage.

L'on vide les fosses avec une pompe à travers les magasins ou résidences sans ressentir la moindre odeur désagréable; l'opération se fait dans quelques minutes seulement.

La compagnie se charge aussi de la pose des barils stationnaires inodores.
31 mars—3m—D. Ma J.

CHEMINS DE FER.

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

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

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

Le fret reçu au même endroit, à 3 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE,
Surintendant
4 déc—

Chemin de fer Pontchartrain.

La gare en est au pied de la rue des Champs-Elysées, près la Levée, 3ème District.

EXCURSIONS au Lac,—aller et retour, le même jour,—20 cents. Pour les enfants au-dessous de 12 ans, 10 cents.

Jusqu'à Gentilly 15 cents de chaque côté.
Les trains partiront comme suit:

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

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

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

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

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

1er mai— D. B. ROBINSON,
Receveur.

Chemin de fer de la rue du Canal, du Parc de ville et du Lac.

De la rue du Bassin et de la rue du Canal au Fort Espagnol, sans changement de chars.

Prix jusqu'au Lac, aller et retour, vingt sous.
Les trains partiront comme suit:

Des rues Bassin et Canal		Du Lac.	
6 heures	A. M.	7 heures	A. M.
8		9	
10		11	
Midi		1	P. M.
2	P. M.	3	
3		4	
4		5	
5		6	
6		7	
7		8	
8		9	

A partir de dimanche, 12 mai, les trains partiront toutes les demi heures, après 1 heure de l'après-midi.

8 mai—7f W. McQUOID,
Secrétaire.

Grande Route de Jackson.

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

A partir du 12 mai 1878, 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...9 15 A M
Way No 3......7.00 A M	Way No 4.....8.10 P M

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

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

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

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

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

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

Great Jackson Route.

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

Double Daily Through Trains.

Will leave and arrive at the Calliope St. Depot from May 12th 1878 as follows:—

LEAVE.	ARRIVE.
Express No 1 6.00 P M	Express No 2...9 15 A M
Way No 3...7.00 A M	Way No 4...8 10 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.

Accommodation trains between New Orleans and McComb City

Leave New Orleans 3.30 P. M. Saturday, and 7.00 A. M., Sunday.

Arrive at New Orleans at 10.30 P. M. Sunday and at 9.50 A. M., Monday.

Sunday excursion Tickets to McComb City and return ONE DOLLAR.

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

A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
14 jt

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.
Express......7 30 A M	Express.....7 50 A M
Express......5 00 P M	Express.....9.45 P M
Train d'agrément de la Côte tous les jours, excepté le dimanche ......3.30 P M	Train d'agrément de la Côte, tous les jours excepté le dimanche ......9.20 A M

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

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

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

THE NEW ORLEANS AND MOBILE RAILROAD LINE.

GREAT NORTHERN AND EASTERN MAIL ROUTE.

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

DEPART	ARRIVE
Express.......7 30 A. M.	Express......7.50 A. M.
Express.......5 00 P. M.	Express......9.45 P. M.
Coast accommodation, daily except Sunday ...3.30 P. M.	Coast accommodation, daily, except Sunday ......9.20 A. M.

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

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

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

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

CHEMINS DE FER.

GRAND CHEMIN DE FER —DE LA— Louisiane et du Texas, et Compagnie de Steamships de Morgan.

Route de la malle des Etats-Unis entre la Nlle-Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.

LE FERRY partira du pied de la rue Ste Anne tous les jours, à HUIT HEURES ET DEMIE A. M., et se reliera au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 9 heures A. M.

Le 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.

Billets "commutation"—500 milles pour $15.—Ces billets ne sont émis qu'en faveur des personnes à qui la compagnie juge convenable de les donner.

GEO. PANDELY,
Surintendant.

Pour 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—

Douzième état de situation annuel —DU— FACTOR'S AND TRADERS' Insurance Company.

37......RUE CARONDELET......37

Nlle-Orléans, 21 mai 1878.

LES directeurs conformément à la charte de la compagnie, publient l'état suivant de ses affaires pour l'année fiscale expirée le 30 avril 1878—savoir:

Primes de l'année—		
Sur risques d'incendie	$312,704 38	
Sur risques de rivières	214,294 64	
Sur risques de mer	45,780 70—	$572,779 67
En moins—		
Primes non expirées le 30 avril 1878	85,533 00	
Primes remboursées	9,229 66—	94,762 66
Montant net des primes		$478,017 01
Pertes payées—		
Sur risques de feu	$55,458 14	
Sur risques de rivières	128,641 36	
Sur risques de mer	26,550 00—210,649 50	
Réassurances	32,271 99	
Refactions (rebates)	14,017 32	
Taxes d'Etat et de ville	27,386 03	
Bureau des assureurs de la Nlle-Orléans	9,551 20	
Dépenses générales	41,575 89	
Profits et pertes	24,060 50—	359,512 42
Balance		$118,504 52
Ajoutez—intérêt et comptes et épargnes reçu		89,629 96
		$208,134 48
A déduire—premier intérêt semi-annuel sur le capital 5 pour cent, taxe et le second 5 pour cent cela		100,000 00
Bénéfice net		$108,134 48
Réserve		32,536 55
Balance à être partagée sur le montant net des primes		75,597 93

L'actif de la compagnie est comme suit:

En caisse	$240,921 36
Comptes en voie de recouvrement	87,091 50
Effets à recevoir en garantie	402,131 07
Effets à recevoir pour primes	37,993 45
Actions de banques et autres actions	208,100 10
Bons de l'Etat et Bons de la ville	195,104 73
Bons des Etats-Unis	12,625 00
Bons du Masonic Grand Lodge	8,000 00
Bons de l'Odd Fellows Hall Association	5,000 00
Bons de l'Association for the Relief of Jewish Widows and Orphans	2,500 00
Propriétés foncières	88,849 17
Total	$1,288,316 11

Ce qui précède est une copie exacte faite sur les livres de la Compagnie.

ED. A. PALFREY, président.
THOS. F. WALKER, Secrétaire.

Etat de la Louisiane
Paroisse d'Orléans, Ville de la Nlle-Orléans
Signé par devant moi, ce 22 mai 1878.
EDWARD IVY, notaire.

Le 21 du courant à une réunion spéciale du Bureau des Directeurs il a été résolu de payer sur demande, un SECOND INTÉRÊT semi-annuel de CINQ POUR CENT le 30 avril 1878—ce qui fait DIX POUR CENT PAR AN sur le capital de la Compagnie ($1,000,000), et un DIVIDENDE AU COMPTANT de VINGT POUR CENT aux actionnaires sur le montant ($377,989 69) de leurs primes nettes particpantes pour l'année expirée le 30 avril 1878.

ED. A. PALFREY, Président.
JOHN CHAFFE, Vice-Président.
THOS. F. WALKER, Secrétaire.

DIRECTEURS.

John I. Noble	B. F. Eshleman,
John Chaffe	Wm. C. Black
Richard Milliken	Charles Chaffe,
J. I. Warren,	L. C. Jurey,
Samuel Friedlander,	Wm Hartwell
A. A. Yates	C. J. Leeds,
R. M. Walmsley	A. T. Janin
A. H. May	Joseph Bowling,
T. Lyu Lyon,	A. M. Bickham,
Samuel H. Boyd,	Henry Abraham,
Joseph McElroy,	Louis Bush,
William J. Behan	A. Britton,

23 mai—1m G. W. Sentell.

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. ZUBA & 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

ASSURANCES.

VINGT-NEUVIÈME ÉTAT ANNUEL DE LA Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 22 mai 1878.

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

Primes d'incendie	$180,751 16	
Primes maritimes	36,729 15	
Primes de rivières	82,136 50	
	$299,616 81	
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues		$228,991 32
Pertes payées et estimées, savoir:		
Pertes d'incendie	$44,424 27	
Pertes maritimes	12,199 00	
Pertes de rivières	40,635 96	
		97,259 23
		131,672 09
Taxes, dépenses, ou compte au lieu de participations, etc.	59,291 28	
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc.	21,629 80	
		37,661 48
Profits bruts		$94,010 61

La Compagnie possède l'actif suivant:

Billets à recevoir	$39,988 67	
Prêts sur bons et hypothèques	44,707 90	
		$84,696 47
Prêts temporaires sur demande	$70,315 35	
Argent	63,126 62	
Bons de ville		133,441 97
Actions de banques et autres		83,117 20
Propriétés foncières		59,186 63
Primes en voie de collection et suspense account		112,176 91
		33,992 19
Total de l'actif		$506,611 37

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

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

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

ALFRED INGRAHAM, Notaire.

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

DIRECTEURS.

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

24 mai Jno M. Parker.

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu	$266,881 02	
Primes maritimes	84,632 42	
Primes de 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		41,822 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
Refaction (rebate) 15 0/0	46,490 04	
Dépenses générales	34,214 46	
Taxes et licences de l'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 comptes de l'Etat de la Louisiane	195,390 42
Billets à recevoir pour primes	11,429 38
Billets de première hypothèque, billets avec garantie	166,523 84
Primes en voie de collection	70,210 94 $619,895 46

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

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

Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier A. D. 1878.
JOHN L. LARESCHE,
3ème Justice de Paix.

A un meeting du Conseil de Direction qui a été tenu le 10 du courant, il a été résolu de payer l'intérêt dividende semi-annuel de cinq pour cent sur le capital aux actionnaires ou à leurs représentants légaux, à partir du 14 courant.
N. O. 16 Janvier 1878. J. W. HINCKS, Secrétaire.

DIRECTEURS:

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

S.N. PIKE'S Magnolia WHISKEY Cincinnati OHIO.

LE CLICHÉ CI-DESSUS EST LA MARQUE DU VÉRITABLE ET CÉLÈBRE

PIKE'S MAGNOLIA WHISKEY,

préparé par MM. W. W. JOHNSON & CO, successeurs de S. N. Pike, Cincinnati, Ohio, qui en sont les seuls propriétaires.

Toutes les PREMIERES MAISONS de gros ries et liqueurs le vendent à la Nlle-Orléans.
30sept—1an

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé............$500,000
VINGT-DEUXIÈME ÉTAT ANNUEL.
Bureaux No 59 rue du Camp.
Nlle Orléans, 1er janvier 1878.

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

Montant des primes pour l'année écoulée le 31 décembre 1877.		
Sur les risques de feu	$253,685 74	
Sur les risques de rivière	91,210 38	
Sur les risques maritimes	80,473 55	
		$425,369 67
A ajouter—		
Risques non terminés 1876		$ 94,275 00
Primes brutes		$519,644 67
Moins—		
Risques non terminés, 1877	$104,741 00	
Primes remboursées	16,445 78—	$121,186 78
Primes nettes		$398,457 89
Pertes, etc., payées pendant la même période—		
Sur les risques de feu	$ 92,406 56	
Sur les risques de rivière	19,185 02	
Sur les risques de mer	20,643 91	
	$132,235 49	
Pertes non ajustées	36,000 00	
	$168,235 49	
A ajouter—		
Ré-assurances	$ 44,797 29	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock	50,279 11	
Fonds de réserve	10,000 00	
Intérêt sur capital	49,562 41	
	$322,874 30	
Moins escompte et intérêt	29,075 68	
		$293,798 62
Profit net		$104,659 27

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

Actions et Bons	$306,329 00
Prêts sur hypothèque	9,122 83
Prêts sur garantie	95,040 69
Billets à recevoir	11,458 35
Propriétés foncières	25,000 00
Primes en voie de collection	52,435 19
Argent en caisse	159,482 73
Total de l'actif	$656,868 89

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

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

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

A. INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction, à une réunion tenue le dix-neuvième jour de janvier 1878, après avoir mis de côté dix mille piastres pour le fonds de réserve, puisées dans les profits nets de l'année, et payé dix pour cent de dividende aux actionnaires a résolu de payer un dividende en argent de 5 pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir de lundi, 26 janvier 1878.

—DIRECTEURS—

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

20 janv—

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

New Orleans, May 22 1878.

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

Fire premiums	$180,751 16	
Marine premiums	36,729 15	
River premiums	82,136 50	
	$299,616 81	
Earned premiums, less reinsurance and return premiums		$228,991 32
Losses paid and estimated, viz:		
Fire losses	$44,424 27	
Marine losses	12,199 00	
River losses	40,635 96	
		97,259 23
		$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc.	$59,291 28	
Less rents, salvage, savings, etc.	21,629 80	
		37,661 48
Gross profits		$94,010 61

The company have the following assets:

Bills receivable	$39,988 67	
Loans on bonds and mortgage	44,707 90	
		$84,696 47
Loans on call	$70,315 35	
Cash	63,126 62	
		133,441 97
City bonds		
Bank and other stocks		83,117 20
Real estate		59,186 63
Premiums in course of collection		112,176 91
and suspense account		33,992 19
		$506,611 37

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

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

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

ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

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

TRUSTEES:

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

24 mai Jno M. Parker.

Liste des lettres étrangères restant au Bureau de la Poste le 18 Juin 1878.

OUVERT LE DIMANCHE DE 9 A 11 HEURES DU MATIN.

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

A llain fils Mons	Micolo Isidore
A rrigue Leon	Moyse Leon
A lfonso Antonio	Olle Razello
Barone Paolo	Paquis Eugène
Bodin Monsieur	Pellissier Jean
Broyer Philibert	Petrone Luigi
Bussania Michele	Quantin Irenée
Cehero, Antonio	Reiller Georges
Cossé Laureano	St Aubin Adolphe
Du Greuval Silvestre	Santrillion Mons
Esposito Luigi	Sansevich Michiele
Guzzarde Pasquale	Stanovich Alessandro
Laffon Genain	Tortoriel Bernardo
Lecronta Henri	Tournier frères
Laraille Desiré	Vignes Pierre.
Manale Giuseppe	

LISTE DES DAMES.

Defosse Delphine Mlle
Labarton Joséphine Mlle
Russo Maria Lama Signora.

JOHN M. G. PARKER,
Maître de Poste.

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

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

Price of the paper—Single copies, Five cents.

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

For New York direct.

Cromwell Line.

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

The steamship
KNICKERBOCKER.
Capt. F. KEMBLE.
will leave her warf, foot of Toulouse street
WEDNESDAY, 26 June, at 8 A. M.
Insurance on cargo by this line 1½ per cent.

Cabin Passage	$30
Steerage	$5
Excursion tickets	50

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

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

Merchants' Mutual Insurance Company OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year—

On Fire Risks		$334,652 72
On Marine Risks		20,648 79
On River Risks		24,051 91
Total Premiums		$379,353 42
Less Unearned Premiums		117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878		$261,512 42
LOSSES PAID—		
On Fire Risks	$55,437 89	
On Marine Risks	13,465 68	
On River Risks	10,264 92	
Taxes and expenses less interest	35,317 52	
Re-insurances and Return Premiums	18,313 67—	132,799 68
Profit		$128,712 74

The Company have the following assets:

Real Estate	$296,054 86
City Bonds and Mortgage Bonds	65,100 53
Bank, Water Works and other stocks	196,376 40
Notes secured by mortgage	186,501 65
Notes secured by pledge	89,870 63
Bills receivable	81,811 67
Premium in course of collection	42,467 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrips	5,879 39
Cash on hand	91,551 25
	$1,077,613 59

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

PAUL FOURCHY
President.

G. W. NOTT Secretary

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

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

JAMES FAHEY, Notary Public.

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

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

Directors.

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

June 11—

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

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$266,881 02	
Marine Premiums	84,632 42	
River Premiums	29,246 04	
Total Premiums		$380,759 48
Less—		
Premiums on expired risks	$ 86,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurance	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.	46,490 04	
General expenses	34,214 46	
State and city taxes and license	10,242 70	
Board of Underwriters	6,759 55—	194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct—		
Profit and loss	58,606 28	
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend December 31, 1877	25,000 00—	50,000 00
Balance		809 56—109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$ 58,065 76
Real Estate	118,275 12
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols	195,390 42
Bills receivable for premiums	11,429 38
First mortgage notes and pledge notes	166,523 84
Premiums in course of collection	70,210 94—619,895 46

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

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

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

JOHN L. LARESCHE,
Third Justice of the Peace.

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

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

DIRECTORS:

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

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 Poeyfarré pour suivre la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

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

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

Ligne de la rue Annonciation.

Station de départ: Rue du Canal, entre Camp et Magazine. Les cars longent la rue Tchoupitoulas jusqu'à sa jonction avec les rues Delord et Annonciation, et suivent cette dernière rue, en contournant la Place Annonciation, jusqu'à la station d'arrivée, située dans Louisiana Avenue. Pour le retour, ils prennent la rue Chippewa jusqu'à la Place Annonciation et la rue de ce nom qu'ils descendent jusqu'à la rue Delord. Ils suivent ensuite la rue Delord jusqu'à la rue Peters et celle-ci jusqu'à la rue du Canal.

Ligne Tchoupitoulas.

Station de départ: Rue du Canal près Camp. Les cars remontent la rue Tchoupitoulas jusqu'à Louisiana Avenue, et reviennent par la rue Tchoupitoulas (double voie) jusqu'à Felicity Road, qu'ils descendent jusqu'à la rue Peters et la rue du Canal. On peut voir sur le parcours de cette ligne la Fabrique de Glace et l'Ascenseur des Grains (Grain Elevator). En changeant de voiture à Louisiana Avenue, on se rend au City Park, 6ème district. On peut aussi prendre le car à Louisiana Avenue ou à Napoleon Avenue pour revenir en ville par les voitures du chemin de fer de Carrollton.

Lignes de la rue St. Charles.

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

Le retour s'opère pour les *Baronne cars*, par la rue Carondelet jusqu'à la rue du Canal; et pour les *Dryads cars*, par les rues Huitième, St. Denis, Dryades, St. Andrew, Remparts et Canal.

Les cars de cette double ligne passent devant l'Hôtel St-Charles, le Masonic Hall, l'Académie de Musique, le Théâtre St-Charles, l'Hôtel de Ville, la Place Lafayette et l'Exposition Building.

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

Station de départ: Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. Dà, on peut prendre le train pour aller à Milneburg, sur les rives du lac.

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

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

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

La rue Claiborne est la rue la plus large de la Nouvelle-Orléans et sera tôt ou tard une des plus belles avenues de la ville.

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

Ligne de la rue Girod.

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

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 à cinq milles de longueur et se dirige en ligne droite du Mississipi au lac Pontchartrain.

FEUILLETON.

Commencé le [illegible] 1878.

DOSIA.

PAR HENRY GRÉVILLE.

(Suite)

—Neuf ans.

La société se remit à rire; mais Dosia n'était pas d'humeur à s'en formaliser ce jour-là.

—Oui, reprit-elle, c'était le temps où mon père m'apprenait à monter à cheval sur son beau Negro, qu'il avait ramené du Caucase; un cheval qui avait appartenu à une princesse géorgienne, et qui ramassait un mouchoir jeté à terre sans interrompre son galop! La belle et bonne bête! Je n'ai jamais été si heureuse. Nous nous promenions à cheval le soir, papa et moi, et nous regardions la lune. Papa me disait qu'il y avait une porte, et que de temps en temps l'homme de la lune l'ouvrait pour voir ce que nous faisions. Mon Dieu! que de fois, en marchant dans nos allées, je suis tombée à quatre pattes pour avoir regardé en l'air!

—Que d'autres ont fait comme vous! dit Platon à demi-voix, presque pour lui seul.

Dosia le regarda; son visage enfantin changea d'expression, et elle répondit soudain d'une voix plus grave:

—Il est beau de tomber pour avoir trop regardé le ciel.

Platon, surpris, leva les yeux à son tour: le visage de Dosia, sérieux et doux, lui parut transfiguré.

—Le croyez-vous! dit-il sans élever la voix.

Sa sœur expliquait à Mourief un mécanisme très compliqué de batteuse automobile pour les travaux des champs.

—Mon père me le disait, et j'ai toujours cru aveuglément à ce que me disait mon père, répondit la jeune fille. Il m'a répété cent fois: Ne te laisse jamais décourager par les obstacles; ne t'arrête jamais à une pensée mesquine; lève toujours les yeux plus haut....

—Votre père était un homme de bien, repartit Platon.

Dosia posa doucement sa main gantée sur la main du jeune homme et la pressa fortement comme pour lui dire merci.

Ils restèrent silencieux pendant un moment.

—Je parle bien rarement de mon père, reprit Dosia très bas. A la maison, je n'ose pas.... ma mère se met à pleurer.... mes sœurs ne s'en soucient pas.... J'étais sa Benjamine....

—Nous parlerons de lui tant que vous voudrez, répondit Platon. Je serai heureux de connaître un homme de cœur par la trace qu'il a laissée dans la mémoire de son enfant préférée.

Ils s'enfoncèrent dans les souvenirs de Dosia.

Pendant ce temps, Pierre était le plus heureux des hommes. Assis auprès de la princesse, il l'écoutait décrire les machines de son exploitation agricole, et le nombre des vis et des boulons prenait pour lui une importance extraordinaire.

Il était pénétré d'admiration pour ces belles vis et ces heureux boulons qui tenaient les pièces ingénieuses de ces superbes machines. Il se sentait foudre de tendresse à l'idée que ces chefs-d'œuvre de l'industrie avaient l'inestimable bonheur de fonctionner sous les yeux de la princesse quand elle allait dans ses domaines; et soudain l'idée qu'elle allait partir pour un de ces voyages vint le glacer.

—Partez vous bientôt? dit-elle au milieu de la description d'un système de ventilation perfectionné.

—Dans cinq jours. Je ramènerai votre cousine chez sa mère et, de là, j'irai dans mon bien.

—Pour longtemps? demanda Pierre consterné.

—Pour un mois.

—Un mois! Mon Dieu! que ferai-je pendant tout ce temps-là?

—Que faisiez-vous au temps chaud? dit la princesse avec une douce raillerie.

—Dans ce temps-là, répondit Pierre, je ne vous connaissais pas; je n'étais bon à rien.

—Je vous laisserai des livres....

La voix de la princesse avait imperceptiblement baissé pour dire ces mots... Le silence régna un moment sur le banc.

—Il est tard! dit tout à coup la princesse. Allons! messieurs, il est temps de rentrer.

Les jeunes gens accompagnèrent les dames jusqu'au logis de Sophie. On prit gaiement une tasse de thé, et l'on se sépara.

—Platon, dit tout à coup Pierre pendant qu'ils regagnaient la caserne, ta sœur est admirable. Je n'ai jamais vu de femme pareille, si sensée, si pratique et si bonne.

—Il n'y en a qu'une au monde, répondit Platon en souriant, comme il n'y a qu'une Dosia Zaptine. Seulement, ma sœur n'a pas de prophète, elle n'a que des adorateurs.

Pierre baissa la tête comme s'il avait reçu une semonce et ne dit plus rien.

XIV

Quelques jours après, la dormeuse de la princesse déposait les deux voyageuses sur ce fameux perron où Pierre avait ramené Dosia à sa famille ébahie.

La même famille, parfaitement calme cette fois, leur souhaita la bienvenue, et la princesse Sophie se trouva, cinq minutes après, assise devant une tasse de thé.

—Vous a-t-elle donné bien du mal? demanda timidement la bonne madame Zaptine, sans désigner autrement sa fille.

Celle-ci, dans une tenue irréprochable, dégustait le thé maternel avec une visible satisfaction.

—Mais, chère madame, elle ne m'a pas donné de mal du tout! répondit Sophie.

Une rougeur de plaisir couvrit le visage de Dosia. Mais elle garda le silence.

—Est-il possible? soupira madame Zaptine. Ici, nous ne savons qu'en faire!

Une seconde couche de rouge monta aux joues de la jeune indisciplinée, et la satisfaction disparut de ses yeux.

—Je crois, dit la princesse avec douceur, que le système d'éducation que vous avez employé avec elle n'était pas tout à fait celui qui lui convenait....

Madame Zaptine leva les yeux et les mains au ciel.

—Je n'ai employé aucun système, dit-elle avec douleur. Je n'ai pas cela à me reprocher.

—Précisément, répondit Sophie sans rire; je crois qu'un système bien ordonné, approprié à son caractère et à ses facultés....

—Mon mari avait horreur des systèmes, répondit madame Zaptine en portant son mouchoir à ses yeux. C'est lui qui a commencé l'éducation de cette malheureuse enfant.... Que n'a-t-il vécu pour achever son œuvre!

La princesse vit que cette oreille-là était inabordable. Dosia n'avait pas l'air content; Sophie se décida à employer les grands moyens.

—Je pars demain, dit-elle; on prétend que la nuit porte conseil; chère madame, méditez donc cette nuit la proposition que je vais vous faire, et donnez-moi réponse demain matin. Voulez-vous me confier Dosia pour cet hiver? Je me charge d'elle jusqu'au moment où, comme à l'ordinaire, vous viendrez passer trois mois à Pétersbourg. Vous la présenterez alors dans le monde....

Dosia quitta brusquement sa chaise, non sans la jeter par terre, et se précipita au cou de la princesse, pendant qu'un déluge de thé à la crème se répandait sur la table autour de la tasse renversée.

Toutes les sœurs poussèrent une exclamation d'horreur.

—Vous voyez, princesse! dit piteusement madame Zaptine.

Sophie ne put s'empêcher de rire.

—C'est un détail, fit-elle en retenant Dosia et en la faisant asseoir auprès d'elle; nous changerons tout cela. Je n'ai pas la prétention de remplacer une mère de famille émérite.

Moi non plus, murmura madame Zaptine.

—Mais, continua la princesse, je suis sûre que Dosia deviendrait parfaite si vous vouliez bien me la confier. Elle a passé six jours chez moi, et elle n'a rien cassé, rien renversé.

—C'est l'air de notre maison qui l'inspire, dit aigrement une sœur aînée.

Dosia était la beauté de la famille, ce qui ne la faisait pas chérir du clan des filles à marier. Elle allait répliquer: sa bonne amie la princesse posa un doigt sur ses lèvres en la regardant. Dosia sourit et se tut, ce qui ne l'empêcha pas de tirer un petit bout de langue à ses sœurs dès que la princesse eut détourné les yeux.

Madame Zaptine passa une nuit sans sommeil. La perspective de voir Dosia parfaite était bien séduisante, mais la délicatesse de la bonne dame répugnait à donner à la princesse une tâche qui lui paraissait la plus rude des corvées.

Le matin, elle s'en expliqua avec Sophie, qui calma ses scrupules en lui promettant de lui renvoyer sa fille à la première incartade.

Ce grand point obtenu, la princesse eut encore à négocier avec Dosia. Elle s'efforça de lui inculquer un esprit de concorde et de charité à l'égard de ses sœurs, mais elle s'arrêta bientôt, et se borna à exiger de Dosia sa parole d'honneur "de ne pas recommencer." La jeune indisciplinée promit et tint parole, mais non sans peine.

XV

L'automne était venu; malgré les efforts des jardiniers, les feuilles mortes, éparpillées par les vents d'octobre, couvraient le lac de taches jaunes et rousses; Tsarskoé-Sélo était presque désert; les fonctionnaires attachés à la cour continuaient seuls à loger dans les maisons de bois, si riantes en été avec leurs péristyles de verdure, si tristes, quand vient l'hiver, avec leur mobilier de perse dont les fleurs bigarrées semblent grelotter sous la bise qui se glisse par les portes mal jointes.

A son retour, la princesse fixa ses pénates à Pétersbourg. Platon trouva un moment pour aller la voir, mais Mourief n'osa pas accompagner son ami. La liberté, le désœuvrement de la vie d'été avaient pu autoriser de fréquentes entrevues; mais, en ville, la princesse, absorbée par ses relations, ses devoirs mondains, verrait-elle du même œil les visites du jeune officier?....

S'examinant à la loupe, Pierre se trouvait laid, gauche, bête, ignorant, et se demandait comment une personne aussi distinguée que la princesse Sophie avait pu supporter sa conversation.

Le régiment reprit enfin ses casernements d'hiver, et Pierre, revenu au sein de sa famille, après avoir hésité pendant quarante-huit heures, franchit pourtant le Rubicon et se rendit chez la princesse Sophie, par une après-midi pluvieuse, afin de la trouver plus sûrement chez elle.

Quatre heures venaient de sonner. Un piano, vigoureusement attaqué, jetait des bouffées de musique dans l'escalier. Pierre se présenta, un peu pâle, le cœur battant très fort. La princesse recevait, —il entra.

Au fond du grand salon, presque entièrement sombre, car on approchait des jours les plus courts de l'année, deux dames jouaient à quatre mains.

Le piano s'arrêta, la princesse se leva et vint au-devant de son visiteur. Celui-ci, plus troublé qu'il ne convient à un officier de cavalerie,—dans la garde encore!—s'inclina sur la belle main qu'il baisa avec une ardeur comprimée, et se trouva assis auprès de son hôtesse devant une petite table ovale. On apporta une lampe dont l'épais abat-jour rabattait la lumière en un cercle étroit sur la table.

La dame restée au piano n'avait pas bougé. Sa présence embarrassait le jeune homme; il ne savait pas ce qu'il pouvait ou ne pouvait pas dire; trop d'idées confuses se heurtaient en lui; le besoin de sauver les apparences était ce qui surnageait le mieux dans l'océan de perplexités qui l'envahissait. Il parla, à tort et à travers, de l'Opéra italien, du théâtre Michel, de mademoiselle Delaporte et de madame Pasca, se proclama amoureux d'une étoile de septième grandeur apparue depuis huit jours au ciel du ballet, et que, par parenthèse, il n'avait pas vue.

La princesse, souriant un peu, les mains placidement croisées sur ses genoux, la tête légèrement inclinée en avant, l'écoutait avec bonté, lui tendant la perche lorsqu'elle le voyait prêt à sombrer, et, ô mortification! n'ayant pas l'air de croire un mot de ce qu'il lui disait.

Un silence se fit. Pierre était à bout de ressources. La dame assise au piano derrière lui, qui n'avait pas bougé, semblait la personnification du reproche.

—Est-ce que tu ne vas pas bientôt t'en aller? lui disait cette présence impitoyable.

Le malheureux jeune homme ramena ses éperons sous sa chaise, prêt à partir; —il n'y avait pas six minutes et demie qu'il était entré, il avait dit au moins vingt bêtises, et il le sentait d'une façon abominablement claire....

Une note aiguë du piano grinça tout à coup bruyamment, sous un coup sec du doigt de la dame muette, donnant un la fantastique à la troupe de farfadets qui persécutait Mourief.

Le jeune homme sursauta, saisit sa casquette blanche et fit le mouvement de se lever.... La princesse, son mouchoir sur la bouche, était prise d'un accès de fou rire; jamais Pierre ne l'avait vue ainsi;—il s'arrêta à moitié fou, halluciné, se demandant si c'était lui ou Sophie qui perdait la tête.

La dame du piano se leva lentement, émergea de derrière le jeune officier, et vint se planter en face de lui sous la lumière de la lampe. La princesse riait toujours, et deux larmes provoquées par un rire irrésistible coulaient sur ses joues.

—Dosia?....s'écria Mourief absolument terrifié. C'est un rêve!

—Dites un songe, mon cousin!

"Je l'évite partout, partout il me poursuit."

—En français, continua-t-elle, ça s'appelle même un cauchemar; mais pas dans les tragédies, parce que le mot n'est pas assez noble. C'est mot mal vu, un mot plébéien, vous comprenez?

Pierre, ahuri, fit un signe de tête affirmatif.

—Et vous êtes ici? dit-il en essayant de reprendre un peu d'aplomb.

—Mais, comme vous pouvez vous en apercevoir, mon cher cousin.

La princesse avait repris un peu de sang-froid, mais cette réponse la rejeta au fond de son canapé, riant aux larmes et n'essayant plus de se retenir.

—Pour longtemps?

—Tout l'hiver, mon cousin, pour vous servir! répondit gravement Dosia en ébauchant une révérence à la paysanne.

—Je.... je vous en félicite; j'en suis charmé, balbutia Pierre en s'inclinant.

—Ça n'est pas vrai, fit Dosia en secouant sentencieusement la tête et l'index de sa main droite; mais c'est toujours bon à dire. J'excuse votre mensonge en faveur de la politesse de votre intention.

Et elle s'assit en face de lui.

—Rasseyez-vous, monsieur Mourief, dit la princesse, qui avait enfin recouvré la parole. Il ne faut pas que cette petite fille puisse se vanter de vous avoir mis en déroute.

En effet, Pierre battait en retraite; sur l'invitation de la princesse il se rassit et recommença à dire des bêtises, mais cette fois, absolument sans conviction. Au bout de vingt paroles, il s'arrêta net, piteux et effaré.

—Vous pataugez, mon cousin, c'est incontestable, dit Dosia d'un ton modeste; j'attribue cet événement à la joie délirante que vous cause ma présence inattendue, et je me retire.

Elle s'était levée.

—Vous voudrez bien remarquer, ajouta-t-elle, que je parle un français extrêmement classique, que tout adjectif est accompagné de son substantif, et réciproquement. C'est à la princesse Sophie qu'est dû cet heureux changement. Puisse cette fée bienfaisante, en vous touchant de sa baguette, remettre un peu d'ordre dans vos idées grammaticales — et autres, — qui me paraissent en avoir singulièrement besoin!

Elle sortit, non en courant, mais en glissant sur le parquet avec la rapidité silencieuse d'un sylphe. Pierre la suivit des yeux, s'assura que la porte était refermée sur elle et poussa un soupir.

—Chagrin? lui dit doucement la princesse, avec un peu de malice.

—Soulagement! répondit le jeune homme avec élan. Elle me produit un effet très singulier: tant qu'elle est là, il me semble être une cible et avoir en face de moi la compagnie prête à tirer.

—C'est bien un peu cela, repartit la princesse en souriant. Mais pourquoi la taquinez-vous?

—Ah! cette fois, princesse, je vous prends à témoin que ce n'est pas moi....

Sophie sourit d'un air si plein de bonté, de tendresse maternelle, que Pierre, ébloui, la regarda plus longtemps qu'il ne convenait. Elle n'en parut pas choquée.

—Causons maintenant, reprit-elle. Tout ce que vous m'avez dit jusqu'ici ne compte pas. Supposons que vous ne faites que d'entrer. Avez-vous lu mes livres?

Pierre resta encore une demi-heure chez la princesse, et trouva moyen de faire oublier toutes les bêtises qu'il avait débitées.

Il eut du mérite, car ce n'était pas facile.

Le lendemain, en rencontrant son ami Sourof, Pierre Mourief l'arrêta au passage.

—Traître à l'amitié! lui dit-il, moitié sérieux, moitié plaisant, pourquoi m'as-tu caché que Dosia était chez ta sœur?

—Nous voulions te réserver le plaisir de la surprise.

Pierre secoua doucement la tête.

—Cela ne t'a pas fait plaisir? fit Platon d'un air innocent.

—Tu sais que nous ne pouvons pas nous souffrir!

—Je voudrais bien être sûr, grommela le jeune sage.

Mourief le regardait, les yeux ronds d'étonnement.

—C'est donc une vérité d'Evangile? reprit Platon en s'efforçant de sourire.

—Absolument! répondit Pierre avec feu.

—Allons, tant mieux! vous n'êtes pas faits l'un pour l'autre.

—Oh! non!.... soupira Mourief d'un ton apaisé, et j'en bénis le ciel à tous les instants de ma vie.

XVI

Mourief, absolument séduit, voyait la princesse presque tous les jours. Dosia ne le gênait plus. Du reste, le plus souvent il était accompagné par Platon dans ses visites du soir, et la jeune fille n'accordait plus à son cousin que des malices passagères, bien que lancées d'une main sûre.

Dosia faisait le thé et ne renversait plus rien. Dans les commencements, il y eut bien quelques petits accidents; mais au bout de quinze jours elle accomplissait ses fonctions en maîtresse de maison émérite. Les tartines de beurre lui coûtèrent quelques entailles dans ses jolis doigts, puis elle devint aussi habile à cet exercice que la femme de charge elle-même.

(*A continuer.*)