Abeille de la Nouvelle-Orléans
Bureaux, No 72 rue de Chartres.
NOUVELLE-ORLEANS,
JEUDI 1er AOUT 1878.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

Les magnifiques navires de cette ligne favorite [illegible] quittent le pier No 42, rivière du Nord, au pied de Morton street:

LABRADOR, Sangher, mercredi 31 juillet.
CANADA, Frangeul, mercredi, 7 août.
FRANCE, Trudelle, mercredi, 14 août.

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, $26 en or pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.

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

L. GRAND, Agent, Gallier Court, No 3, Nouvelle-Orléans.
4mai—1v

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

LES steamers du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD reprendront leur service régulier comme suit:

De Brême.		De la Nlle-Orléans.
Main	4 sept.	environ 6 oct.
Frankfurt	18 "	20 "
Hohenstaufen	16 oct	17 nov.

Ces steamers font escale, en venant ici, au Hâvre et à la Havane, et, en allant en Europe, à la Havane et à Southampton.

PRIX DU PASSAGE:
De Brême, Southampton ou le Hâvre à la Havane et 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.

N. B. Notre agent pour le Texas, M. Peter H. Erhard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:
De Brême à Galveston.........$42 00 en or.
De " à Indianola.........45 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 Hâvre à la Nouvelle-Orléans.

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

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, 7 Août à 8 h. A. M.
Assurance sur cargaison est pris par cette ligne à 1½ pour cent.
Passage—Cabine.........$50
Entrepont.........25
Billet d'excursion 90
Cette ligne prend du fret et donne des connaissements pour LIVERPOOL, BREME et le HAVRE.
Pour fret ou passage, s'adresser à
ALFRED MOULTON,
4mai—1an Rue Carondelet No 41.

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, elle offre aux voyageurs des avantages sous le rapport de l'économie et du confort que ne présente aucune autre route.
24 mars—9 mois t 1 2 sem

LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.
La seule ligne transatlantique sous PAVILLON AMERICAIN. 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.
C'est la route la meilleure et qui coûte le moins pour toutes les parties de l'Europe centrale, l'Italie, etc. S'adresser à
PETER WRIGHT & SONS, Philadelphia, ou à A. K. MILLER & Co. 35 Carondelet,
10 mai—9m12s (Nlle-Orléans.

Ouverture de la Pharmacie
HOMŒOPATHIQUE
DE
BŒRICKE & TAFEL.

Cette pharmacie vient d'être ouverte au No 139 de la rue du Canal.
NOUVELLE-ORLEANS.
ELLE est la succursale des pharmacies établies depuis 1835, à New York et à Philadelphie. On trouvera toujours les médicaments homœopathiques purs, les boîtes de remèdes à l'usage des familles, ainsi que les ouvrages en français ou 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 Jurgielwicz 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 coûteux qui existe.
Il est recommandé par tous les principaux médecins et c'est une mixture purement végétale. Si le malade après avoir consommé une ou deux bouteilles ne se trouve pas mieux, il peut être sûr qu'il ne 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.
[illegible] & CO. propriétaires,
27 nov 1an P. O. Box 1400 Nlle-Orléans.

VAPEURS.

Ligne de Belize et Honduras.
Le steamer américain de 1ère classe,
E. B. WARD, Jr.,
Capt. G. PIEZATI, partira positivement MARDI 16 juillet, à 5 h. P. M. de son quai en face de la place Jackson, pour Ruatan et Belize.
Pour fret ou passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à
S. OTERI, & BRO.,
Bureau Saint Louis, 24 et 26 rue Fulton, entre Gravier et Perdido.
N. B.—Le "Ward" fait le service ci-dessus conjointement avec nos goëlettes régulières.
[illegible] mars—1 an.

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 Manville, 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.
4déc—

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
YAZOO VALLEY,
remplaçant le
NATCHEZ,
Frank Beck Jr. Capitaine,
A. A. Roland, Commis.
Se reliant, à Vicksburg à la ligne Parisot pour les rivières Yazoo, Talahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Cairo et St.-Louis.
Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JANNEY & WORK, 106 Commune et J. R. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.
Le commandant [illegible] le fret et signe les connaissements pour Yazoo, Memphis et toutes les stations du chemin de fer de Vicksburg, de Shreveport et du Texas.
W. R. BECKETT, Agent.
28sept—1v Au No 36 de la rue du Magasin.

Pour Grand Ecore.
Départ, tous les SAMEDIS, à 5 h. P. M.
Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandria, les débarcadères de Norman, Barbin, Ware, et tous les autres points intermédiaires de la Rivière-Rouge. Le beau bateau à vapeur
NEW MARY ABLE,
Capitaine B. 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—1v No 21 Commercial Place.

BAYOU SARA.
Paquebot régulier de la malle pour Bayou Sara, deux fois par semaine.
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, T. J. Howard, 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—1v

Paquebot de la Côte jusqu'à Thibodeaux. Deux fois par semaine.
ASSUMPTION
en place du
Henri Tête,
P. A. CHARLET Capitaine,
N. Z. DUPRE, 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.
L'ASSUMPTION 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,
195 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, et le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'à "Old Landing."
Il se reliera à chaque voyage, avec le steamer Rally, pour Covington.
FRET.
Le "New Camelia" recevra le fret, à chaque voyage, au Pont Magnolia, près du Bassin.
Ces voyages se feront tant que le steamer ne sera pas arrêté par le mauvais temps ou les basses eaux.
Les bagages (seulement) sont reçus à l'encoignure Canal et Carondelet, au départ du train correspondant avec le départ du bateau.
Pour plus de détails, s'adresser à
C. M. SORIA,
22avril 78— 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; il y sera reçu du fret pendant toute la journée, les lundis et les jeudis, et jusqu'à 9 heures du matin les mardis et vendredis pour 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. 24mars—au 15 oct.

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 moins de mauvais temps ou de basses eaux.
Pour plus de renseignements, s'adresser à
C. M. SORIA, agent,
24 mars—1 oct au No 20 de la rue de l'Union.

Pour Biloxi, Ocean Springs et la Rivière Pascagoula.
Le steamer [illegible]
PEARL RIVERS,
J. [illegible], capitaine, F. Staples, commis, fera deux fois la semaine, des courses régulières aux villes d'eau ci-dessus mentionnées, partant du Nouveau Bassin, côté de la rue Delord près le pont Magnolia, le MERCREDI, à 10 heures du matin, et le SAMEDI à 4 heures de l'après-midi. Au retour, il quittera la Rivière de Pascagoula le LUNDI et le VENDREDI, à 4 heures du matin, s'arrêtant à toutes les villes de bains, et arrivant les mêmes jours à la Nlle-Orléans, à 6 h. du soir, si le temps le permet. Passage, à Biloxi et Ocean Springs, $1; à Pascagoula $1 50. Repas, 50 cts. Pour fret ou passage s'adresser à bord, ou à OSCAR BOYDEN, Mechanics' and Dealers' Exchange, coin St-Charles et Gravier. 3 juillet—1an

CHEMINS DE FER.

The Great Piedmont Air Line.
Via Atlanta, Ga., et Charlotte, N. C.

LA route la plus courte de 72 milles pour New York et les points intermédiaires. Wagons dortoirs de Pullman, de la Nouvelle-Orléans à Atlanta; wagons-salon, avec lits, d'Atlanta à New York, par la voie de Richmond, sans changement. En réalité, pas de changement de chars entre la Nouvelle-Orléans et New York, les valises, sacs de voyage, &c, étant transportés par les "porters" dans un car propre et bien aéré au Union Depot, Atlanta, où les voyageurs ont 1 heure pour dîner confortablement dans un des hôtels de première classe dans le voisinage, ou au restaurant du dépôt. On arrive à Washington plus tôt que par toute autre ligne. On retient des places dans les wagons-dortoirs de la Nouvelle-Orléans à New York. Les voyageurs, entre Atlanta et New York et les points intermédiaires, occupent dans les wagons-dortoirs, des compartiments correspondant à ceux qu'ils avaient de la Nouvelle-Orléans à Atlanta, ce qui leur évite l'ennui d'un changement de char pendant la nuit à Washington, changement qui a lieu sur les lignes rivales. Aucune autre route n'offre autant de facilités. Les wagons-dortoirs en usage, sont des PULLMAN PALACE DRAWING ROOM CARS, le genre le plus moderne et le plus perfectionné de la compagnie Pullman. Les passagers à destination des White Sulphur Springs et des autres sources situées sur la ligne du Chesapeake & Ohio R. R. arrivent à 3 h. 17 m. du soir, et partent à 9 h. 48 m. du soir, dans des "sleepers" allant directement aux White Sulphur, évitant par là un temps d'arrêt de 10 heures à Charlottesville, et un départ du même endroit à 2 h. 30 m. du matin, inconvénient qui existe par les autres lignes.

La direction a le plaisir d'annoncer au public que, grâce aux perfectionnements qu'elle a introduits sur son chemin et dans le matériel roulant, cette courte ligne est la route la plus confortable et la plus rapide qui existe entre la Nouvelle-Orléans, New York et toutes les villes de l'Est. Pour renseignements, billets, checks, compartiments dans les wagons-dortoirs, et guides pour les villes de plaisance du Nord, de la Géorgie, de la Caroline du Nord et du Sud et de la Virginie, s'adresser à J. W. COLEMAN, agent, coin Camp et Commune; W. J. HOUSTON, agent général des passagers et billets, à Atlanta; J. R. MACMURDO, agent général des passagers et billets, à Richmond; J. L. WALDROP, agent général des passagers pour le Sud; C. J. DUFFY, agent général des passagers, bureau du chemin de fer de Mobile, coin Camp et Commune. 3 juillet—1m.

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.
D. B. ROBINSON, Receveur.
1er mai—

Grande Route de Jackson.
Ligne du chemin de fer de Chicago, St-Louis et Nouvelle-Orléans.
LA LIGNE LA PLUS RAPIDE POUR L'EST.

A partir du 6 juillet 1878, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DEPARTS.	ARRIVEES.
Express No 1..5:45 P M	Express No 2.. 9:00 A M
Way No 3 .... 7:00 A M	Way No 4.... 7:35 P M

Les Nos 1 et 2 partent tous les jours; les Nos 3 et 4, tous les jours excepté le dimanche.
CHARS PULLMAN ALLANT, SANS CHANGEMENT, JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS 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. 45m. P. M., le samedi, et à 7 h. 50m. le dimanche. Ils arrivent à 10 h. 30 m. P. M., dimanche et à 9 50 h. A. M. le lundi.
Tickets d'excursion, du dimanche jusqu'à Mc Comb 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 jv.

Great Jackson Route.
Chicago, St-Louis & New Orleans R. R.
THE QUICKEST ROUTE EAST.
Double Daily Through Trains.

Will leave and arrive at the Calliope St. Depot from July 6 1878, as follows:—

LEAVE.	ARRIVE.
Express No 1..5:45 P M	Express No 2.. 9:00 A M
Way No 3....7:00 A M	Way No 4.... 7:35 P M

No. 1 and 2 run daily, 3 & 4 daily, except Sunday.
PULLMAN PALACE SLEEPERS THROUGH TO LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS 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 3:45 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.
ja'y14

RAPPORT SEMI-ANNUEL DE L'ETAT DE LA Banque Nationale de l'Etat,
A la Nouvelle Orléans, à la clôture des affaires le samedi 29 juin 1878.

RESSOURCES:

Prêts et escomptes		1,069,848 79
Bons des Etats-Unis		50,000 00
Autres Bons et garanties		9,377 50
Local de la Banque		20,000 00
Autres propriétés foncières		50,000 00
Fonds d'amortissement portant cinq pour cent d'intérêt		2,250 00
Autres ressources valeur au comptant		147,178 86
Dû par des Banques et Banquiers		300,628 86
Currency	443,484 60	
Espèces	55,288 04	
Chèques sur d'autres Banques	426,204 41	924,977 05
		2,583,272 07

PASSIF:

Capital réduit à		425,000 00
Surplus		85,000 00
Autres profits non-partagés		160,472 53
Montant en circulation		45,000 00
Dividendes non-payés (inclus les dividendes de 15 pour cent payables le 8 juillet 1878)		72,882 97
Dû à des déposants	1,571,447 69	
Dû à des Banques et à des Banquiers	123,468 88	1,794,916 57
		2,583,272 07

CHAS. L. C. DUPUY, Caissier.
Exact—Témoins:
SAM'L H. KENNEDY, LOUIS A. WILTZ,
ALF. MOULTON, JNO. B. LAFITTE,
THOS. A. ADAMS, JULIUS VAIRIN,
PIERRE LANAUX, Directeurs.
30 juin—7t

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 fret pour tous les points du Bayou Lafourche, entre Labadieville et Lockport, sera transporté aux taux de bateau à vapeur pour toute la route.
Le taux du fret, pour les points sur l'Atchafalaya et le Têche, au-delà de Morgan City, est réduit pour le moment. Des contrats spéciaux pour fret sur marchandises expédiées pour ces points devront être faits, avant l'expédition, avec Thomas A. Stephens, agent général, au pied de la rue Ste-Anne. Le fret pour tous les points doit être payé d'avance. Comme avantage spécial à nos clients réguliers, des taux spéciaux, sous forme de billets dits "commutation" seront accordés à ceux qui n'expédieront que par ce chemin de fer.
Afin que le fret soit promptement expédié il doit être délivré avant 3 heures; le fret reçu après cette heure partira par les trains suivants.
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 fret et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magasine.
Il ne sera point reçu de fret après 5 heures.
CHAS A. WHITNEY & CO., Agents.
27mai—

ASSURANCES.

VINGT-NEUVIEME ETAT 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	$190,751 16	
Primes maritimes	36,729 15	
Primes de rivière	62,136 50	
	$289,616 81	
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues		$228,931 32
Pertes payées et estimées, savoir:		
Pertes d'incendie	$44,424 27	
Pertes maritimes	12,199 00	
Pertes de rivière	40,635 96	97,259 23
		131,672 09
Taxes, dépenses, escompte 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	$39,998 67	
Prêts sur bons et hypothèques	44,707 80	$84,696 47
Prêts remboursables sur demande	$70,315 35	
Argent	63,126 62	133 441 97
Bons de ville		83,117 20
Actions de banques et autres		59,186 62
Propriétés foncières		112 176 91
Primes en voie de collection et suspense account		33,902 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 O. Bush,
24 mai Jos M. Parker.

Etat de situation semi-annuel DU LOUISIANA NATIONAL BANK DE LA NOUVELLE-ORLEANS.
A la clôture des affaires du 29 juin 1878

RESSOURCES.

Prêts et escomptes		$1,419,808 60
Bons des Etats-Unis		550,000 00
Autres bons		321,080 58
Local de la Banque et autres propriétés foncières		236,011 59
Cinq pour cent, fonds de rachat		24,750 00
Compte de prime		16,497 80
Change américain		429,019 66
Currency	$845,916 94	
Espèces—Or	$8,612 02	
Argent	24,000 00	32,612 02
Chèques pour le Clearing House	127,534 01	
		$1,006,062 97
		$4,063,169 16

PASSIF.

Capital		$1,000,000 00
Surplus		200,000 00
Profits nets non payés		110,496 72
Billets en circulation		495,000 00
Dépôts	$1,930,768 25	
Dû à des banques et à des banquiers	266,904 19	2,197,672 44
		$4,063,169 16

A une réunion spéciale des directeurs, un dividende de cinq pour cent a été déclaré payable, à la Nlle-Orléans et à New York, à dater du 1er juillet 1878.
A. LURIA, Caissier.
30juin—3t

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle des Marchands de la Nlle-Orléans.
AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.
VINGT-QUATRIEME ETAT ANNUEL.

CONFORMEMENT à ses statuts, la compagnie publie l'état suivant de ses affaires:

Primes perçues dans l'année expirée le 31 mai 1878, y compris les primes non-expirées de l'année précédente—		
Sur risques de feu		$334,652 72
Sur risques de mer		20,648 79
Sur risques de rivières		24,051 91
Total des primes		$379,353 42
En moins, primes non expirées		117,841 00
Montant net des primes le 31 mai 1878		$261,512 42
Pertes payées—		
Sur risques de feu	$55,437 89	
Sur risques de mer	12,405 66	
Sur risques de rivières	10,264 92	
Taxes, dépenses et intérêt payés	35,317 52	
Ré-assurances et primes remboursées	18,313 67	132,799 68
Bénéfices		$128 712 74

L'actif de la compagnie est comme suit:

Propriétés foncières	$206,054 86
Bons de la ville et bons hypothécaires	65,160 53
Actions de banques, des Water-Works et autres actions	196,376 40
Billets garantis par hypothèques	186,501 65
Billets reposant sur nantissements	69,870 63
Effets à recevoir	81,811 67
Primes en voie de recouvrement	42,467 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
Scrips de la ville	5,870 39
En caisse	81,551 35
	$1,077,612 59

Le tableau 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 10 juin 1878.
JAMES FAHEY, Notaire.

Le 10 juin 1878, à une réunion des Directeurs, il a été résolu de déclarer un dividende de vingt pour cent, comptant, sur le montant net des primes participantes de l'année expirée le 31 mai 1878, dividende qui sera payable le troisième lundi de juillet prochain.
Il a été, également, résolu de payer, aux actionnaires, sur demande, un intérêt de cinq pour cent sur leurs actions.

Directeurs:
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.
11 juin—

Etat annuel de la Compagnie d'Assurance de la Nlle-Orléans.
Jusqu'à décembre 31 1877.
(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu		$266,861 02
Primes maritimes		84,632 42
Primes de rivière		29,246 04
Total des primes		$380,750 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	$96,417 85	
Pertes maritimes	17,722 00	
Pertes de rivières	12,320 85	$96,460 70
Réfaction (rabais) 15 0/0		46,499 04
Dépenses générales		34,214 46
Taxes et licences d'Etat et de ville		10,242 70
Board of underwriters		6,759 55 $194,176 45
Profits pour l'année 1877		109 415 84
A déduire:		
Profits et pertes		$ 58,606 28
Dividende, 1 juin 1877	$25,000 00	
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		969 56 $109,415 84

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

Argent en Banque	$ 58,065 76	
Propriétés foncières	118,275 12	
Gold Bonds des Etats-Unis, N. O. City R. R. Co, Jackson & G. N. R. R. Co, bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurance, et consols de l'Etat de la Louisiane	195,390 42	
Billets à recevoir (pour primes)	11,429 38	
Billets de première hypothèque, billets avec garantie	166,523 84	
Primes en voie de collection	70,210 94	$619,895 46

L'état ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.
J. W. HINCKS, Secrétaire. J. TUYES, Président.
Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier A. D. 1878.
JOHN L. LARESCHE, 3ème Justice de Paix.
A un meeting du Conseil de Direction qui a été tenu le 10 du courant, il a été résolu de payer l'intérêt-dividende semi-annuel de cinq pour cent sur le capital aux actionnaires ou à leurs représentants légaux, à partir du 14 courant.
N. O. 16 Janvier 1878. J. W. HINCKS, Secrétaire.

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

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.
Capital payé $500,000
VINGT DEUXIEME ETAT ANNUEL.
Bureau No 32 rue du Camp.
Nlle Orléans, 1er janvier 1878.

CONFORMEMENT 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 rivières		91,210 38
Sur les risques maritimes		80,473 55
		$425,369 67
A ajouter—Risques non terminées 1876		$ 94,275 00
Primes brutes		$519,644 67
Moins—Risques non terminées, 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 rivières	19,186 02	
Sur les risques de mer	80,643 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 63
Prêts sur garantie	98,040 69
Billets à recevoir	11,438 35
Propriétés foncières	25,000 00
Primes en voie de collection	52,435 49
Argent en caisse	159,492 73
Total de l'actif	$656,859 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 à 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, 28 janvier 1878.

—DIRECTEURS—
E. J. HART, JESSE S. FLOWER
HENRY RENSHAW, J. WEIS,
HUGH WILSON, B. W. TAYLOR,
B. BIRODE, J. C. MORRIS,
A. BALDWIN, JAMES I. DAY,
CHAS. MACREADY, LIONEL C. LEVY,
W. E. SEYMOUR, EMORY CLAPP,
JNO. G. GAINES, D. A. CHAFFRAIX,
J. L. HARRIS, T. L. AIREY,
L. ALCUS, R. E. CRAIG,
SCOTT McGEHEE, SAM'L BOYD,
D. FATJO, JNO. S. GROVES
30 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	$190,751 16	
Marine premiums	36,729 15	
River premiums	62,136 50	
	$289,616 81	
Earned premiums, less reinsurances and return premiums		$228,931 32
Losses paid and estimated, say		
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	$39,998 67	
Loans on bonds and mortgage	44,707 80	$84,696 47
Loans on call	$70,315 35	
Cash	63,126 62	133 441 97
City bonds		83,117 20
Bank and other stocks		59,186 62
Real estate		112,176 91
Premiums in course of collection and suspense account		33,902 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 O. Bush,
24 mai Jos. M. Parker.

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.
Steamship
KNICKERBOCKER,
Capt. F. KEMBLE.
will leave her warf, foot of Toulouse street,
WEDNESDAY, August 7, at 8 A. M.
Insurance on cargo by this line 1½ per cent.
Cabin Passage.........$50
Steerage.........25
Excursion tickets.........90
Freight for LIVERPOOL, BREMEN and HAVRE taken by this line, and through Bills of Lading given for the same.
For freight or passage apply to
ALFRED MOULTON,
may1—1y 41 Carondelet Street

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 47
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	12,405 66	
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	$206,054 86
City Bonds and Mortgage Bonds	65,160 53
Bank, Water Works and other stocks	196,376 40
Notes secured by mortgage	186,501 65
Notes secured by pledge	69,870 63
Bills receivable	81,811 67
Premiums in course of collection	42,467 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrips	5,870 39
Cash on hand	81,551 35
	$1,077,612 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 subscribed 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		$266,861 02
Marine Premiums		84,632 42
River Premiums		29,246 04
Total Premiums		$380,750 48
Less—Premiums on expired risks	$ 86,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurance	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums		$261,768 75
Add interest and salvage		41,823 54
		$303,592 29
Deduct—Fire losses	$96,417 85	
Mar. losses	17,722 00	
River losses	12,320 85	$96,460 70
Rebate on 15 per cent		46,499 04
General expenses		34,214 46
State and city taxes and license		10,242 70
Board of Underwriters		6,759 55 194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct—Profit and loss		58,606 28
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend December 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		909 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-ORLEANS.

Point Central.
Tous les tramways ou chemins de fer urbains de la Nouvelle-Orléans, viennent aboutir à la rue du Canal, le grand et unique boulevard de la ville, dont la statue de Clay est le point central. C'est de ce point que rayonnent toutes les voies ferrées destinées au service intérieur de la cité.

Ligne de la rue du Canal.
Les cars portant l'inscription "Ridge Cemeteries" longent la rue du Canal, dans sa partie inférieure, sur un parcours de trois milles et demi jusqu'à l'endroit connu sous le nom de "Half-way House" et qui est situé à mi-chemin entre la ville et le lac Pontchartrain. Le Côteau de la Métairie commence au Half-way House; c'est un plateau qui domine de six à huit pieds les cyprières avoisinantes et sur lequel sont construits quelques uns des plus beaux cimetières de la Nouvelle-Orléans, entre autres le Cimetière Greenwood où l'on peut admirer le magnifique monument qu'une Association de dames a fait élever à grands frais à la mémoire des soldats morts au service de la Confédération. Un peu au-delà du Half-way House apparaît le nouveau Cimetière de la Métairie qui occupe la place de l'ancien hippodrome de la Métairie.
Un autre service de cars partant de la rue du Canal, relie la ville aux rivages du lac Pontchartrain, et aboutit à l'endroit où le nouveau Canal se jette dans ce lac. Le chemin est à deux voies à partir du "Half-way House," et les wagons, au lieu d'être traînés par des chevaux sont remorqués par une petite locomotive. La distance à parcourir est de sept milles. Le petit village bâti à la jonction du Nouveau Canal et du Lac est extrêmement agréable et, depuis l'établissement de la voie ferrée, est devenu un but général de promenade. Il s'y trouve d'excellents restaurants, des salons de rafraîchissements, des établissements de bains, des tirs, etc

Lignes des rues Magazine et Prytania.
Le point de départ de ces deux lignes est le côté gauche de la statue de Clay, du celui qui regarde le fleuve. L'une et l'autre traversent la rue du Camp sur la même voie, jusqu'à la rue Prytania, point où elles bifurquent; les cars de la ligne Prytania suivant la rue de ce nom jusqu'au dépôt établi dans la rue Toledano, et la ligne Magazine continuant à remonter la rue du Camp jusqu'à la rue Magazine, et longeant celle-ci jusqu'à la rue St-Joseph. Il y a un changement de cars dans la rue Magazine, au-delà du Marché de ce nom.
En remontant la rue du Camp par l'une ou l'autre des lignes ci-dessus, on voit à sa droite la Place Lafayette, à sa gauche Odd Fellows' Hall, St-Patrick's Hall et la belle Eglise de St-Patrick.
Dans la rue Prytania se trouvent quelques-uns des plus beaux édifices de la Nlle-Orléans.
A retour, les cars de la ligne Magazine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Poeyfarré pour suivre la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.
Les cars de cette ligne partent de la rue Baronne, près de Canal, à deux îlets de la statue de Clay: ils stationnent en face de Grunewald Hall. La ligne est à double voie jusqu'à Carrollton par la rue Baronne, le Cercle Tivoli et l'Avenue St-Charles. Dans le Cercle Tivoli s'élève un monument à la mémoire de Lee, le grand général confédéré.
Il y a, à Napoleon Avenue, une station où s'arrêtent les wagons traînés par les chevaux pour être remplacés par des voitures dont la puissance motrice se compose d'une petite locomotive sans feu, qui se charge de vapeur à Carrollton. Cette ingénieuse invention est due à feu le Dr. Lamm. On gagne ainsi Carrollton que des cyprières séparaient autrefois de la Nlle-Orléans et qui en est maintenant un faubourg. La distance de la rue du Canal à Carrollton est d'environ sept milles. Aux stations de Louisiana Avenue et de Napoleon Avenue sont des embranchements qui les relient au Mississipi.
Il y a aussi des cars qui partent de la rue Baronne, en face de Grunewald Hall, suivent la voie, par la rue Baronne et l'Avenue St-Charles, jusqu'à la rue Jackson dans laquelle ils s'engagent alors pour gagner le fleuve par un embranchement double.

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.
Les cars de cette ligne partent de la rue du Canal, descendent la rue des Remparts et longent la rue de l'Esplanade jusqu'au pont du Bayou: distance, trois milles environ. Ils reviennent par le même chemin, la voie étant double.
La rue des Remparts et la rue de l'Esplanade sont deux des plus belles rues de la Nlle-Orléans: elles sont larges et bordées de maisons élégantes et en général fort bien construites.
En traversant le pont du bayou on trouve de l'autre côté de ce cours d'eau un car qui vous transporte au Half-way House et de là à la statue de Clay par la rue du Canal.
Sur le parcours de la ligne de l'Esplanade, et près du Bayou, se trouvent les Fair Grounds où ont lieu les Expositions de l'Etat de la Louisiane et où le Louisiana Jockey Club a établi un champ de course. De l'autre côté du Bayou, la voie qui conduit au Half-way House longe le City Park dont les chênes séculaires forment une épaisse forêt.

Ligne des rues Remparts et Dauphine.
Point de départ: rue du Canal. La route se fait par la rue des Remparts jusqu'à la rue de l'Esplanade, celle-ci jusqu'à la rue Dauphine, et la rue Dauphine jusqu'à la rue Pologne, dans le 3e district, où se trouve la station. Le retour s'opère par la rue des Remparts et la rue du Canal.
A la station de la rue Pologne, il y a des cars qui vont jusqu'aux Abattoirs en passant devant les Casernes fédérales. Pour la route entière, de la rue du Canal aux Abattoirs, on ne paie que 5 cents.

Ligne de la Levée et des Casernes.
Les cars partent de la rue du Canal, vis-à-vis la Douane; ils s'engagent dans la rue Peters, qui devient ensuite Vieille-Levée et Levée, et atteignent la rue d'Enghien, 3e district, qu'ils suivent jusqu'à la rue de Chartres pour gagner la rue Pologne où se trouve la station. Là, les personnes qui veulent se rendre au Couvent des Ursulines, aux Casernes ou aux Abattoirs, prennent le car affecté à ce service, comme ci-dessus.
Les voitures de cette ligne passent devant la Place Jackson, la Cathédrale, le Marché français et l'Hôtel des Monnaies.
Le retour à la rue du Canal s'opère par les rues Pologne, Royale, Enghien et Levée.

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

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

Lignes de la rue St. Charles.
Ces lignes comprennent deux routes dont la station de départ est au pied de la rue St. Charles, près de sa jonction avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli d'où elles gagnent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrivée située rue Huitième. Les *Dryads cars* vont de Triton Walk à la rue Dryades, passant devant le marché de ce nom, remontant la rue Dryades jusqu'à St. Andrew, suivant St. Andrew jusqu'à Baronne et Baronne jusqu'à la rue Huitième.
Le retour s'opère pour les *Baronne cars*, par la rue Carondelet jusqu'à la rue du Canal; et pour les *Dryads cars*, par les rues Huitième, St. Denis, Dryades, St. Andrew, Remparts et Canal.
Les cars de cette double ligne passent devant l'Hôtel St-Charles, le Masonic Hall, l'Académie de Musique, le Théâtre St-Charles, l'Hôtel de Ville, la Place Lafayette et l'Exposition Building.

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.
Station de départ: Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du Lac Pontchartrain. De là, on peut prendre le train pour aller à Milneburg, sur les rives du lac.
Le retour s'opère par les Champs-Elysées, la rue Royale, la rue St.-Charles, Triton Walk, la rue Dryades et la rue Clio. On passe, rue Royale, devant le State House (ancien Hôtel St.-Louis).

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.
Station de départ: rue du Canal, statue 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.

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."

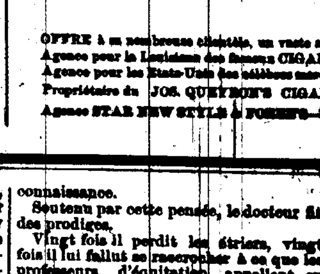
Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.
Station de départ: Levée près Dumaine. Parcours: Levée à Dumaine, Dumaine à Broad, Broad à la station de la rue Laharpe. Retour: Bayou à Broad, Broad à Ursulines, Ursulines au Marché Français.

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.

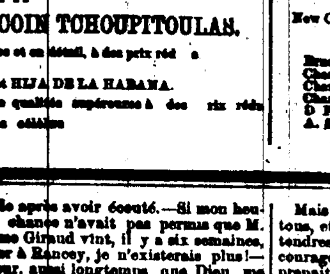
Chemin de fer de Pontchartrain.
Ce chemin de fer est un des plus anciens de l'Amérique: il a été inauguré il y a environ 46 ans. La voie a cinq milles de longueur et se dirige en ligne droite du Mississipi au lac Pontchartrain.

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.



J. P. SARRAZIN,
Manufacture de Tabac à la vapeur,
ÉTABLIE EN 1842.
91 & 93 CHARTRES, COIN CONTI.
SUCCURSALE: 66 POYDRAS, COIN TCHOUPITOULAS.



OFFRE à sa nombreuse clientèle, un vaste assortiment de TABACS à fumer, à priser et à chiquer, en gros et en détail, à des prix réd[illegible]
Agence pour la Louisiane des fameux CIGARES CHAMPAGNE et HALF & HALF.
Agence pour les Etats-Unis des célèbres marques de CIGARES de la Havane: LA PERLA DE CUBA et HIJA DE LA HABANA.
Propriétaire du JOS. QUEYROUZE'S CIGAR WORKS. 2,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualité supérieure à des prix réd[illegible]
Agence STAR NEW STYLE [illegible]—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

PREMIÈRE PARTIE.

LES FILLES SANS DOT.

(Suite.)

Ceci n'étonnera personne d'ailleurs, si l'on veut bien se rappeler la véridique histoire de certain mari, cité par Brillat-Savarin dans la *Physiologie du goût* et qui, victime d'une femme jalouse et voulant réduire à néant par des preuves sans réplique une accusation d'infidélité, se mit en vingt-quatre heures dans un état pareil à celui que Jules Leroux n'avait atteint qu'au bout de six semaines.

Le docteur, consulté par Godefroy, s'était écrié après examen:

—Le sujet ne me paraît point en danger et peut supporter le voyage.... Donc emmenez-le vite.... L'air de Paris, en ce moment, ne vaut rien pour un tel malade...... La campagne et la solitude, voilà ce qu'il lui faut.... Tâchez surtout d'éloigner de lui tout sujet d'émotion!.... Une rechute serait grave, et je ne répondrais de rien......

Puis le médecin avait indiqué le régime réparateur dont Jeanne surveillait les apprêts, et dont les résultats dépassaient toute attente, car Jules Leroux après une nuit calme se trouva beaucoup mieux le lendemain matin, au physique et au moral.

L'intelligence revenait, l'œil recommençait à voir, la lèvre reprenait sa position normale, les membres obéissaient à la volonté.

L'ex-banquier put quitter sa chambre dans l'après-midi, descendre l'escalier sans l'aide de personne et s'asseoir au grand air, dans un fauteuil rustique, entre Jeanne et Godefroy qui lui tenaient fidèle compagnie.

L'heure du dîner venue, il se trouva si bien qu'il voulut assister au repas et qu'il prit dans la salle à manger sa place habituelle.

Mais voici que brusquement au milieu du repas, sans qu'aucun symptôme inquiétant eût pu faire prévoir une crise, la langue de Jules Leroux n'articula plus que des sons rauques; son visage plombé devint d'un rouge sombre; ses yeux s'injectèrent; il porta les deux mains à son front, et, perdant l'équilibre, glissa de sa chaise et roula sur le plancher comme une masse inerte.

Jeanne, poussant un cri aigu, se laissa tomber à genoux à côté du corps de son père s'efforçant, mais en vain, de le ranimer par ses appels et par ses caresses.

Godefroy, plein de stupeur et d'épouvante, jeta de l'eau fraîche au visage de son ami et lui plaça sous les narines un mouchoir imbibé de vinaigre, sans obtenir le moindre résultat.

—Impossible de s'illusionner....—murmura-t-il—c'est une attaque!.....Il faudrait un médecin tout de suite....

Jeanne l'entendit et fit preuve d'un courage surhumain.

Imposant silence à la douleur, commandant à ses cris de s'arrêter dans sa gorge, à ses larmes de ne plus couler, elle se leva et agita la sonnette [illegible] si violemment qu'elle la brisa.

La femme de chambre accourut effarée.

La jeune fille lui donna l'ordre de seller sans perdre une minute le poney de son père et le cheval de la victoria, puis, revenant au prince, elle dit:

—Vous avez raison, il faut un médecin et [illegible] un dans une heure....

—Disposez de moi....—répliqua Godefroy—que dois-je faire?

—Savez-vous où est Rancey?

—Vaguement....

[illegible]

—C'est là.....—reprit-elle.—A Rancey, il y a un médecin.....—Vous allez monter à cheval, vous prendrez en main le poney et vous irez à toute vitesse chercher le docteur....—il se nomme Maxime Giraud.... il reviendra avec vous sur le poney.....—Allez, cher prince! pour l'amour de Dieu, pour l'amour de mon père, allez vite!....

M. de Castel-Vivant sans même répondre prit son chapeau, s'élança au dehors, se mit en selle, saisit la bride du poney qui avait eu l'honneur jadis de servir de monture à Lazarine et partit au galop.

En moins d'une demi-heure de cette allure impétueuse, il arrivait au but de sa course, et le premier paysan qu'il rencontra dans la grande rue de Rancey lui indiqua la maison qui nous est connue, en ajoutant:

—Le médecin est là......il vient de rentrer.

Sans mettre pied à terre, Godefroy cria devant cette maison:

—Docteur!....Eh! docteur!......

Maxime, étonné de ces appels, sortit, suivi de sa mère.

—Vous êtes le docteur Giraud?—demanda le prince.

—Oui, monsieur....—Que voulez-vous de moi?

—Vous emmener....

—Où?

—Au château des Vertes-Feuilles.

Maxime chancela.

—Mademoiselle Jeanne!....—balbutia-t-il.

—Non, mais son père....foudroyé par une congestion.....Pas une minute à perdre.... sa vie dépend de votre rapide arrivée....

—Je prends ma trousse et je suis à vous....

Le jeune homme rentra dans la maison, reparut presque aussitôt et enfourcha le poney, dont Godefroy lâcha la bride en talonnant sa propre monture.

C'était un pauvre cavalier que Maxime, et pour la première fois de sa vie il lui fallait suivre à fond de train un sportsman émérite.

Mais Jules Leroux [illegible] connaissance.

Soutenu par cette pensée, le docteur fit des prodiges.

Vingt fois il perdit les étriers, vingt fois il lui fallut se raccrocher à ce que les professeurs d'équitation appellent en riant la *troisième rêne*, c'est à dire la crinière du poney; il allait d'avant en arrière sur la selle, déplacé par les bonds impétueux de sa monture, sans cesse prêt à tomber, mais se maintenant tant bien que mal.

Tout à coup le poney s'arrêta brusquement.

Maxime faillit passer par-dessus sa tête.

On était arrivé aux Vertes-Feuilles et le jeune homme ne s'en doutait pas, tant l'impérieuse nécessité de garder l'équilibre l'absorbait tout entier.

—Nous y sommes!—s'écria le prince en regardant sa montre.—Et mon absence n'aura duré que cinquante-cinq minutes!.....C'est marcher comme la vapeur.

Les domestiques avaient transporté l'ex-banquier [illegible] coucher, où il gisait [illegible] sur le lit [illegible] à un trépassé [illegible]

Jeanne, le visage inondé de larmes, courut au docteur, et par un mouvement irréfléchi lui saisit les deux mains, en balbutiant:

—Je n'ai d'espoir qu'en vous....—Sauvez-le!....sauvez-le!....

—Comptez sur moi, mademoiselle,—répliqua Maxime.—Tout ce qu'il sera possible de faire, je le ferai....—Voyons le malade.

Il s'approcha de Jules Leroux, dévêtit rapidement [illegible] au cœur, et [illegible]

—[illegible] d'une voix faible comme un souffle.

—J'entends battre le cœur.....—Rien n'est désespéré......—Une cuvette et des bandes, vites! je vais saigner monsieur votre père....

Au bout de deux minutes tout était prêt.—Maxime piqua la veine.

Quelques instants d'inexprimable angoisse suivirent l'opération.—Le sang ne coulait pas......

Enfin une gouttelette d'un rouge brunâtre parut à l'orifice de la veine entr'ouverte et coula le long du bras; un filet de pourpre jaillit ensuite avec force.—Jules Leroux poussa un soupir et fit un léger mouvement; une profonde respiration souleva sa poitrine; en même temps les tons violacés de son visage s'éclaircissaient.

—Eh bien!—murmura la jeune fille pour la seconde fois.

—Il est sauvé!—répliqua le docteur.

Jeanne se laissa tomber à genoux et, dans une ardente effusion de reconnaissance, elle éleva son cœur et ses yeux vers le ciel.

L'ex-banquier était bien réellement hors de péril.—La vie revenait peu à peu;—il put balbutier quelques paroles; puis, brisé par le terrible choc qui venait de l'assaillir, il se laissa retomber sur l'oreiller, ferma les yeux et s'endormit d'un profond sommeil.

Maxime et Jeanne passèrent la nuit à son chevet.

Le lendemain matin Jules Leroux, en se réveillant, vit en face de lui le visage inconnu du jeune médecin et demanda d'une voix faible encore:

—Que s'est-il passé?.....—Qui est monsieur?....

Jeanne s'avança et répondit en embrassant son père:

—Vous avez été malade hier.... bien malade.... et monsieur est le docteur Maxime Giraud, notre voisin, qui vous a sauvé....

Jules Leroux tendit la main au jeune homme que sa fille venait de lui présenter, et lui dit en souriant:

—Je vous dois beaucoup, monsieur, puisque je vous dois la vie.....—Croyez que si le service rendu est grand, ma reconnaissance ne sera pas moindre.

—Eh! monsieur, vous ne m'en devez aucune—répliqua Maxime.—Je n'ai fait que mon devoir et je suis trop heureux d'avoir réussi.......

L'ex-banquier, ne se souvenant de rien, voulut savoir par le menu ce qui s'était passé.

Jeanne et le docteur, auxquels le prince [illegible] ne tarda pas à se joindre, lui donnèrent les détails qu'il désirait.

—Voyez un peu cependant à quoi tient l'existence!—dit philosophiquement le malade après avoir écouté.—Si mon heureuse chance n'avait pas permis que M. Maxime Giraud vint, il y a six semaines, se fixer à Rancey, je n'existerais plus!—Docteur, aussi longtemps que Dieu me prêtera vie, je serai votre client;—je compte sur vous pour devenir centenaire!—je vous nomme mon médecin en titre!—Est-ce entendu?

Maxime s'inclina en signe de respectueuse adhésion.

Une joie profonde remplissait son âme. Son cœur battait à coups rapides.

Il avait désormais ses grandes entrées au château des Vertes-Feuilles.—Qui sait si Jules Leroux n'allait pas se prendre de sympathie pour lui?—Qui sait si Mme Giraud n'avait pas eu raison en lui disant:—Espère!......

XXXVI

Nous avons annoncé que nous ne tarderions pas à rejoindre en Italie Robert de la Tour-du-Roy, sa femme et sa belle-sœur.

Le moment est venu de tenir cette promesse.

On était à la fin de février.

Le marquis, la marquise et Renée, parcourant depuis quatre mois la terre classique par excellence, avaient visité successivement Florence, Turin, Rome et Naples, passant dans chacune de ces villes quelques jours ou quelques semaines, selon le caprice de Lazarine que son mari laissait absolument maîtresse de diriger les choses à son gré.

Partout les portes officielles et aristocratiques s'étaient ouvertes à deux battants devant les voyageurs.—L'élite de la société italienne leur avait prodigué les dîners de gala, les raouts et les bals.

Cette vie de fêtes continuelles, de mouvement incessant, de distractions sans cesse renaissantes, plaisait à Lazarine, sans parvenir toutefois à lui faire oublier Paris, la cité-reine, la seule ville au monde—selon la coquette marquise—où une femme hors de pair par sa beauté et par son esprit puisse trouver des admirateurs dignes d'elle.

Ce qui d'ailleurs ne l'empêchait point d'accueillir avec bienveillance les madrigaux hyperboliques de ses courtisans italiens.

Mais comme elle était la même pour tous, et ne réservait pour aucun de plus tendres regards ou des sourires plus encourageants, M. de la Tour-du-Roy ne prenait nul ombrage de ces galanteries éphémères.

Renée, entourée et adulée non moins que sa sœur, se serait sentie parfaitement heureuse dans cette atmosphère étourdissante, si sa nature incurablement jalouse lui avait permis d'oublier qu'elle devait à Lazarine ses plaisirs, ses succès, et qu'elle aurait passé presque inaperçue dans ce monde aristocratique sans sa brillante sœur qui projetait sur elle un peu de l'éclat de ses rayons.

—Que suis-je par moi-même?—se disait-elle parfois avec une sourde colère;—à côté de la marquise de la Tour-du-Roy, Renée Leroux n'est qu'un reflet!!

Il convient d'ajouter qu'aucun des patriciens et des banquiers aux noms historiques qui papillonnaient autour d'elle ne paraissait songer à demander sa main.

Ah! si quelque prince en ruines, Crésus édenté, branlant la tête au fond d'un vieux palais, avait voulu la faire princesse et millionnaire, c'est avec un farouche élan de joie qu'elle aurait consenti!

Sans hésiter une minute, elle aurait joué sa vie et prodigué son sang pour avoir une seule chance de dominer sa sœur par le titre, et de l'égaler par la richesse.

Mais, hélas! nous le répétons, jeunes ou vieux, banquiers ou princes, les maris n'arrivaient pas, et Renée enveloppait dans sa rancune tous les habitants de l'Italie.

Lazarine, fatiguée de Milan, manifesta l'envie d'aller finir l'hiver à Venise.

Les malles furent bouclées aussitôt, et l'on partit dès le lendemain pour la ville étrange des lagunes, où le silence mélancolique des nuits et des jours n'est interrompu que par le tintement des cloches d'innombrables églises, par le murmure de l'eau courante, et par les chants des gondoliers tournant les rues liquides.

Le séjour dans la cité des doges devant, selon toute apparence, se prolonger cinq ou six semaines, M. de la Tour-du-Roy ne voulut point installer sa femme dans une hôtellerie.

Il loua sur le *Canal-Grande* un palais plein de souvenirs, et rempli de copies de tableaux célèbres dont un patricien besoigneux avait jadis vendu les originaux à des juifs.

Puis il monta sa maison qui fut composée, outre les domestiques des deux sexes amenés de France, d'un cuisinier, de deux valets de louage, et enfin de quatre gondoliers pour le service des gondoles, également de louage, amarrées près de la plus basse marche de l'escalier de marbre, à des poteaux peints et armoriés.

Venise plut tout d'abord à Lazarine.

Elle passait une grande partie de ses journées en gondole, ne se lassant point de parcourir ces mystérieux canaux dont les noms éveillaient dans son esprit des souvenirs de romans illustrés et de vieux mélodrames savourés au boulevard.

Elle aimait la place Saint-Marc, la piazetta, le pont des Soupirs, le palais des doges....

Robert de la Tour-du-Roy la conduisait le soir avec Renée au théâtre, où ils entendaient quelque opéra merveilleusement interprété par des chanteurs en renom.

Au retour on prenait des glaces sur le balcon immense construit à l'orientale, et d'où l'on voyait les fanaux des gondoles glisser sur le canal comme de petites étoiles tombées du ciel.

Les relations mondaines du marquis étaient moins nombreuses à Venise que dans les autres villes, et Lazarine ne paraissait point en prendre souci.

Mais un beau matin la jeune femme, n'ayant plus rien à voir, se prit à trouver l'existence un peu monotone, et sans doute elle allait parler de départ quand une diversion inattendue se produisit.

M. de la Tour-du-Roy, que Lazarine avait refusé d'accompagner, rentra d'une promenade solitaire et franchit le seuil de l'immense salon où se trouvaient les deux sœurs.

Renée jouait avec nonchalance une valse langoureuse sur un piano qui tenait mal l'accord.

La marquise étendue près d'une fenêtre ouverte [illegible] en bâillant.

[illegible] sage expressif de Robert que Lazarine lui demanda:

—Qu'est-ce que vous avez donc, mon ami?

—Je viens de faire une rencontre qui m'a remué.....—répondit M. de la Tour-du-Roy.

—Une rencontre!.... quelle rencontre?

—Ma gondole s'est croisée, tout à l'heure, à l'angle du Canal Orfano, avec une gondole lancée à toute vitesse....—Le promeneur qui s'y trouvait s'est penché et m'a salué au passage.....—J'ai cru le reconnaître....

—Et c'était?...

—Un gentilhomme dont je vous ai raconté la terrible histoire et à qui je porte un grand intérêt... le comte de Gordes.

Renée ne tapait plus sur le piano fêlé.

Elle s'approcha:

—Le comte de Gordes—répéta t elle mais c'est un nom du Loiret, cela....

—Sans doute, puisqu'il s'agit du propriétaire du Château de Gordes situé à égale distance des Vertes Feuilles et de la Tour-du-Roy.

—Vous avez cru le reconnaître—reprit Lazarine—est-ce que vous n'en êtes pas sûr?

—Pas absolument....

—M. de Gordes est donc très changé?....

—Oui, si toutefois c'est bien lui, car il porte aujourd'hui toute sa barbe et cela suffit pour dérouter les souvenirs....

—Il fallait le suivre....

—Je l'ai voulu....Mais j'avais tourné l'angle du canal.....—Un embarras de gondoles m'a barré le passage pendant quelques secondes.....—Bref, il était trop tard....

—C'est dommage!—Vous ne sauriez vous figurer, mon ami, combien je suis curieuse de connaître ce héros de roman....

Renée, blanche et pâle sous la couronne de ses cheveux noirs, s'était accoudée au dossier d'un antique fauteuil d'ébène sculpté.—Elle ressemblait ainsi à [illegible] du temps où Venise était reine....