L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,

MARDI, 17 SEPTEMBRE 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

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

SAINT LAURENT, Lachesnez, mercredi, 11 sep.
FRANCE, Trudelle, mercredi, 18 septembre.
CANADA, Frangeul, mercredi, 25 septembre.

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, $36 en or pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.

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

L. GRAND, Agent,
Gallier Court, No 2,
Nouvelle-Orléans.

4mai—1an

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.
Frankfurt...2 Oct. environ 8 nov
Hannover...23 " " 24 "

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 ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre...$150 en or. | Entrepont...$36, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Hâvre ou Brême:
Chambre...$150 en or. | Entrepont...$45, en or.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre...$35 en or. | Entrepont...$15, en or.

Pour les enfants au-dessous de 10 ans, moitié prix.
Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

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 jun 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 MARDI, 17 Sept. à 6 h. P. M.

L'assurance sur cargaison est pris par cette ligne à 1½ pour cent.

Passage—Cabine...........$50
Entrepont.............25
Billet d'excursion 80

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 qui ne présente aucune autre route.

24 mars—9 mois tl 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, Philadelphie,
ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet,
10 mai—9mtl2s (Nlle-Orléans.

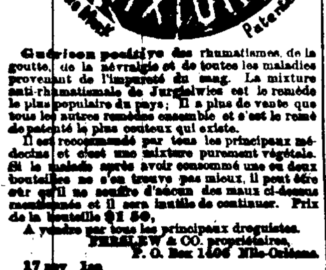
Ouverture de la Pharmacie HOMŒOPATHIQUE DE BŒRICKE & TAFEL.

Cette pharmacie vient d'être ouverte au No 130 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 et 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 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 couteux 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 s'en 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.
FERSLEW & CO. propriétaires,
P. O. Box 1456 Nlle-Orléans.
17 nov 1an

VAPEURS.

Ligne de Boston et Hondurras.

Le steamer en fer américain de 1ère classe,
E. B. WARD, Jr.,
Capt. G. PIZZATI, partira positivement .... à 5 h. P. M. de son quai en face de la place Jackson, pour Roatan et Utila.

Pour fret ou passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à
S. OTERI, & BRO.,
33 et 35 Front Levée, 34 et 36 Fulton, entre Gravier et Poydras.

N. B.—Le "Ward" fera le service ci-dessus conjointement avec nos goëlettes régulières.
3 août—1 an.

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

A dater du 3 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue Esplanade, 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 relient 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 sera reçu au même endroit, à 8 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE,
Surintendant
4 déc—

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
MAGGIE VALLEY,
remplacé le
NATCHEZ,
Frank Bock Jr. Capitaine,
A. J. Boland, Commis.

Se relient, à Vicksburg à la ligne Packet pour les rivières Yazoo, Tallahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Caire et St. Louis.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
JAMES & WOOD, 106 Commune et
J. E. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.

Le consignat prend le fret et signe les connaissements pour Tensas, Monroe et toutes les stations du chemin de fer de Vicksburg, de Shreveport et du Texas.

W. B. BROCKETT, Agent.
15sept—1an Au No 38 de la rue des Magasins.

BAYOU SARA.

Paquebot régulier de la malle pour Bayou Sara, une fois par semaine.

Départ tous les MERCREDIS à 5 heures P. M.

Pour Bayou Sara, Waterloo, Hermitage, Port Hudson, Ashbell Store, Baton Rouge, Plaquemine et tous les débarcadères intermédiaires. Le paquebot de première classe,

OUACHITA BELLE.

J. C. Liknes, capitaine; ———— commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & EPPLER, 32 Gravier.
LORD & McPEAKE, 46 Camp.
Oct 4—

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

ASSUMPTION
au 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. RIVES,
108 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 matins. Le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'à "Old Landing."

Il se relie, à chaque voyage, avec le steamer Ruby, pour Covington.

FRET.

Le "New Camelia" recevra le fret, à chaque voyage, au Pont Magnolia, près du Bassin.

Ces voyages se feront tant que le steamer ne sera pas arrêté par le mauvais temps ou les basses eaux.

Les bagages (seulement) sont reçus à l'embarcadère Canal et Carondelet, au départ du train correspondant avec le départ du bateau.

Pour plus de détails, s'adresser à
C. M. SORIA,
23avril 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 8 heures du matin les mardis et vendredis pour les cheveux 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. 24marsan 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 au 15 oct au No 20 de la rue de l'Union.

Avis aux Contribuables.

LE soussigné se chargera de payer toutes les taxes arriérées ou courantes, soit de ville ou d'Etat, à un escompte très avantageux pour les intéressés. Il réglera également toutes les licences d'Etat à un escompte libéral. Il se chargera de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont sujettes aux réclamations de madame Gaines.

JOHN T. DUFOUR.
Passage de la Bourse.

56.

NEW-ORLEANS SAVINGS INSTITUTION
156 rue du Canal.
D. URQUHART, Président,
THOS. A. ADAMS, 1er Vice-Président,
THOS. A. CLARKE, 2nd "
CHAS. J. LEEDS, Secr.
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,

26 mars—1 an

CHEMINS DE FER.

Avis spécial.

A partir de lundi, 5 août, les trains de passagers partiront d'Alger pour Morgan City le LUNDI, le MERCREDI et le VENDREDI, à 8 heures du matin. Le ferryboat quitte le pied de la rue Ste Anne à 7 heures et demie du matin. Les trains, pour revenir à Alger, partent de Morgan City à midi 45 minutes.

Un train de passagers partira d'Alger pour Houma le MARDI et le SAMEDI à 8 heures du matin, et quittera Houma, pour revenir à Alger, à 1 heure et quart de l'après-midi.

Les trains de fret partiront d'Alger le MARDI, le JEUDI et le SAMEDI à 8 heures du soir.

A ces trains de fret sera joint chaque fois un wagon pour passagers.
3 août—

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 situés 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. 45 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 Georgie, 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; O. J. DUFFY, agent général des passagers pour le Sud, bureau du chemin de fer de Mobile, coin Camp et Commune. 3 juillet—

Grande Route de Jackson.

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

LA LIGNE LA PLUS RAPIDE POUR L'EST.

A partir du 8 juillet 1878, les trains partirent 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.

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.

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

A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
july14—

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.	7 heures	A. M.
8 "	"	9 "	"
10 "	"	11½ "	"
Midi		1½ "	P. M.
2 "	P. M.	2½ "	"
3 "	"	3½ "	"
4 "	"	4½ "	"
5 "	"	5½ "	"
6 "	"	7 "	"

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

Le dimanche, les trains partiront du Lac à 6½ heures et demie du soir et de la ville à 7 heures du soir.

Le dernier train part du lac, le Dimanche seulement, à 7 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,
1er mai—au 15sep Receveur.

LAURENT LACASSAGNE,

Marchand - Commissionnaire et Importateur de Vins et Liqueurs,

0.........RUE DECATUR.........0

AGENT pour la vente des Vins d'une des premières maisons de Bordeaux et de la célèbre marque de Cognac P. Denis, Gabriel Gadrad &Cie, re Cognac, et de l'incomparable Balsamique des Pyrénées. 14 juil77—1an

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. SUBA & 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.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIEME ETAT ANNUEL.

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

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1878, y compris les primes non-expirées de l'année précédente—		
Sur risques de feu......		$314,852 72
Sur risques de mer......		32,645 79
Sur risques de rivière......		30,851 91
Total des primes......		$378,350 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......	$55,427 39	
Sur risques de mer......	12,465 68	
Sur risques de rivières......	10,364 92	
Taxes, dépenses et intérêt payés......	35,317 52	
Ré-assurances et primes remboursées......	18,312 67	132,790 68
Bénéfices......		$128 712 74

L'actif de la compagnie est comme suit:

Propriétés foncières......	$296,054 86
Bons de la ville et bons hypothécaires......	65,100 53
Actions de banques, des Water-Works et autres actions......	196,376 40
Billets garantis par hypothèques......	186,501 65
Billets reposant sur nantissements......	96,670 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......	5,879 39
En caisse......	81,551 35
	$1,077,613 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, pardevant 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 l'an 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—

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé..............$300,000.

VINGT-DEUXIEME ETAT ANNUEL.

Bureaux No 39 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 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—		
Re-assurances......	$ 44,797 29	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters and 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 69
Prêts sur garantie......	93,040 69
Billets à recevoir......	11,458 35
Propriétés foncières......	25,000 00
Primes en voie de collection......	52,435 49
Argent en caisse......	159,482 73
Total de l'actif......	$656,864 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 14e 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 sur le capital, 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. WEIL,
HUGH WILSON,	B. W. TAYLOR,
B. BISCOE,	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.

20 janv—

ASSURANCES.

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

Jusqu'au 31 décembre 1877.

(Organisée 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 courtage......		41,823 54
		$303,592 29
A déduire:		
Pertes par le feu...$66,417 86		
Pertes maritimes. 17,792 00		
Pertes de rivières. 12,230 89	$96,460 70	
Réduction (rebate) 15 0/0......	46,499 04	
Dépenses générales...	34,214 46	
Taxes et licences d'Etat et de ville......	10,242 70	
Board of underwriters...	6,759 55	$194,176 45
Profits pour l'année 1877......		109 415 84
A déduire:		
Profits et pertes......	$ 56,606 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 78	
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 86	
Billets de première hypothèque, billets avec garantie......	166,523 84	
Primes en voie de collection......	70,210 94	$619,895 46

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

J. W. HINCKS, Secrétaire.

J. TUYES, Président.

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

JOHN L. LARESCHE, 3ème Justice de Paix.

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

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

DIRECTEURS:

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

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......	82,136 50	
	$299,616 81	
Earned premiums, less reinsurance 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 22
		$131,672 09
Taxes, expenses, discounts 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 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 63
Real estate......		112 176 91
Premiums in course of collection 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. R. 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,	I. C. Jurey,
Victor Meyer,	Edward Nalle,
Joseph Bowling,	Geo. W. Sentell,
Edw'd J. Gay,	Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim,	John V. Moore,
Simon Forchelmer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben G. Bush,
	Jno M. Parker.

21 mai—

ASSURANCES.

ANNUAL STATEMENT.

—OF THE—

New Orleans Insurance Company.

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums......	$266,881 02	
Marine Premiums......	84,632 42	
River Premiums......	29,246 04	
Total Premiums......		$380,759 48
Less—		
Premiums on expired risks......	$ 86,057 66	
Return Premiums......	12,190 18	
Reinsurances......	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums......		$261,768 75
Add interest and salvages......		41,823 54
		$303,592 29
Deduct—		
Fire losses $66,417 86		
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......	56,606 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 78	
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 86	
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.

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......	$55,427 89	
On Marine Risks......	12,465 68	
On River Risks......	10,364 92	
Taxes and expenses, less interest......	35,317 52	
Re-insurance 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......		96,870 63
Bills receivable......		81,811 67
Premiums in course of collection......		42,467 11
Agricultural Fair Association......		2,000 00
City Scrips......		5,879 39
Cash on hand......		81,551 35
		$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 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—

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 wharf, foot of Toulouse street.

TUESDAY, Sept. 17, at 6 P. M.

Insurance on cargo by this line 1½ per cent.

Cabin Passage...........$50
Steerage...........25
Excursion tickets...........80

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,
mar1—1y 1 Carondelet Street

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......	82,136 50	
	$299,616 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 22
		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......	$39,988 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 63
Propriétés foncières......		112 176 91
Primes en voie de collection et suspense account......		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 POURCENT 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. R. 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,	I. C. Jurey,
Victor Meyer,	Edward Nalle,
Joseph Bowling,	Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay,	Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim,	John V. Moore,
Simon Forchelmer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben G. Bush,
	Jno M. Parker.

24 mai—

LEON QUEYROUZE. OSCAR BOIS

QUEYROUZE & BOIS

MARCHANDS EN GROS DE

GROCERIES, VINS, LIQUEURS,

—ET—

Toutes sortes de Produits de l'Ouest

Aux magasins bleus,
Coin Vieille-Levée et Bienville,
18 juil 78—1 an. Nlle Orléans.

STEINFELD'S

FRENCH

Cognac Bitters,

FIRST PRIZE

Paris Exhibition 1867.

Purify the blood and strengthen the system, eradicating the effect of dissipation, maintain the human frame in condition of healthfulness, dispel the Blues and all mental distempers, and relieve those whose sedentary habits lay them open to depression. They prevent and cure *Bilious and other Fevers, Fever and Ague. Chills, Diarrhoea, Dysentery, Dyspepsia, Sea-Sickness, Colic, Cholera, Cholera Morbus,* **and every complaint incidental to diet or atmosphere. Ladies will find them a sovereign boon, as they eradicate all traces of Debility, Nervousness, Inertness, and Diseases peculiar to the sex.**

☞ Thousands of Testimonials can be seen at the office of

M. JACOBSON, Sole Proprietor,
64 & 66 Water Street, N. Y.

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 ou 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 à 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 la 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.

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 des "Levée 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 Lafarpe. 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 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 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 ce point 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 Labarpe 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.

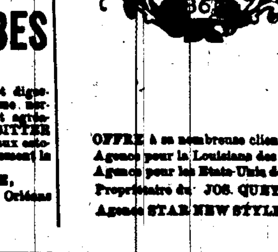
Station de départ: rue du Canal, près de la Levée. Parcours: De Canal à Claiborne, de Claiborne aux Champs Elysées et à la rue Urquhart, de la rue Urquhart à la station d'arrivée, Avenue Lafayette. Retour: De l'Avenue Lafayette à Bons Enfants, de Bons Enfants aux Champs Elysées et à Claiborne, de Claiborne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

La rue Claiborne est la rue la plus large de la Nouvelle-Orléans et sera un jour une des plus belles avenues de la ville.

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

Ligne de la rue Girod.

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



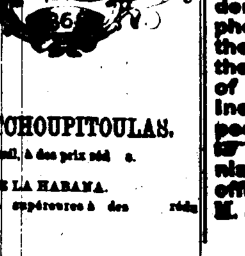
J. P. SARRAZIN,

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 réduits.

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. QUEYRON'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à des prix réduits.

Agence STAR NEW STYLE & FORBES—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

TROISIÈME PARTIE.

LE PRINCE TOTOR.

Suite.

—Oui, sans penser à sa famille, mais, heureusement pour vous, se contant mourir il s'est souvenu, et il a fait un testament dont voici la copie légalisée et par lequel il donne et lègue tout ce qu'il possède à sa sœur Ursule Leber si elle vit encore, où à ses enfants si elle a été mariée et si elle n'existe plus, ajoutant que dans le cas où Ursule Leber serait morte sans postérité, les hospices de Paris, sa ville natale, hériteraient à sa place. Enfin il institue un *solicitor* de New-York, en qui il avait confiance, son exécuteur testamentaire, le chargeant d'employer à la Banque de France les capitaux disponibles faisant partie de la succession, et de surveiller l'exploitation des puits de pétrole pour le compte de l'héritier ou des héritiers.—Or, en votre qualité de fils unique et légitime, vous représentez votre mère morte, donc vous êtes seul héritier sans contestation possible....—Est-ce clair?

—Parfaitement clair....—réplique Bégourde.—Vertueux oncle! Digne oncle! Excellent oncle!—Je ne le reconnaîtrais peut-être pas, mais je lui voue une reconnaissance éternelle!—Et le chiffre de la succession?

Maître Roch tira de sa poche et plaça sur son bureau, à portée de sa main, un flacon de sels anglais.

Puis il dit lentement, ne laissant échapper les mots que syllabe à syllabe:

—A l'heure où je vous parle il existe à la Banque de France, où elle a été déposée selon le vœu du testateur, une somme de huit millions....

—Vous dites...?—balbutia Bégourde.

—Je dis HUIT MILLIONS.—Ah! diable, une syncope!...—Je vous avais cependant recommandé la force d'âme, cher monsieur,...—Respirez cela bien vite...

En entendant énoncer ce chiffre formidable de huit millions, Hector était devenu subitement très rouge, puis très pâle.—Il faisait pour respirer d'inutiles efforts; — ses paupières battaient; — ses prunelles vacillaient; — sa tête roulait sur sa poitrine.— Bref, il s'évanouissait bel et bien.

Maître Roch se montra plein de zèle.

Il mit sous les narines du jeune homme le flacon préparé d'avance;—il lui frappa dans les mains, et, tout en prodiguant ses soins, il murmurait:

—Je l'aurais parié. — la chose était inévitable... — Mon Dieu! je comprends qu'une pareille nouvelle, à l'improviste, ça donne un coup.... Ce gaillard-là prétendait tout à l'heure que la joie ne fait point de mal...—Ah! voilà qu'il revient à lui... — Eh bien! cher monsieur, ça va-t-il mieux?

Hector fit signe que oui.

—Soyez un homme, que diable!—poursuivit l'ex-avoué.—Vous voilà riche... il n'y a pas de quoi se trouver mal....

—Un moment de faiblesse....— balbutia Bégourde — la surprise, l'émotion, Vous ne vous êtes point moqué de moi? hein?... C'est bien vrai ce que vous m'avez dit?

—Absolument vrai, je vous le jure— et vous ne savez pas encore tout.

—Quoi! — s'écria l'héritier tout à fait ranimé—il y a autre chose?

—Oui, mais dois-je continuer?—Mes paroles ne vont-elles pas provoquer une seconde défaillance?

—Non, non, ne craignez rien.—Maintenant je suis fort....—Expliquez-vous vite....

—Je n'ai parlé que de l'argent liquide déposé à la Banque.—Vous êtes en outre, possesseur des puits de pétrole en Pensylvanie....

—Et ces puits représentent?

—Un capital tellement énorme qu'une société seule pourrait se mettre à votre lieu et place—(et je m'occuperai de constituer cette société si bon vous semble.)—Quant aux revenus annuels, d'après des chiffres rigoureusement établis ils dépassent un million, et peuvent s'augmenter dans une proportion notable, car les puits sont mal exploités....

Hector fit bonne contenance.

—Ainsi — demanda-t-il—j'ai quatorze cent mille livres de rentes, au minimum?

—Pardon, cher monsieur - - fit maître Roch en souriant—vos revenus n'atteignent que le chiffre, fort joli d'ailleurs, de un million cinquante mille francs, puisqu'en vertu de notre petite convention la société Roch et Fumel, que je représente, a droit au quart du capital et prélèvera par conséquent, trois cent cinquante mille livres de rentes....

—Ah! dit Bégourde, non sans quelque amertume.—Vous voilà riches! mes compliments!...

—Je les accepte—répliqua l'ex-avoué en saluant d'un air modeste.

—Mais—poursuit le jeune homme—pourquoi donc, avant-hier, sachant ce que vous saviez, ne m'avanciez-vous qu'à grand'peine une misérable somme de deux mille francs?

Maître Roch se frotta les mains.

—Pour vous persuader—répondit-il—que dans l'espèce il s'agissait d'un recouvrement minime.... Sans cela vous auriez refusé de signer l'acte, et remué ciel et terre pour vous passer de nous....ce qu'il importait d'éviter....

—Mes compliments!—répète Bégourde.—Ah! vous êtes fort en affaire!!!....

—Celle-ci sera la dernière, positivement—dit l'ex-avoué—à moins qu'il ne s'en présente encore une autre assez belle pour nous tenter...—Mais nous devenons difficiles.—Aux petits pêcheurs le fretin....—Il ne nous faut que *de gros poissons*, et vous étiez, cher monsieur, un saumon de première taille......

VI

Comment Roch et Fumel avaient-ils pu mettre la main sur cette gigantesque affaire qui, de riches qu'ils étaient déjà, les rendait archi-millionnaires d'un seul coup?

C'est la chose du monde la plus simple, et le hasard ne jouait aucun rôle dans leur heureuse chance.

L'agence de la rue Montmartre s'occupait d'une façon particulière de la recherche des successions en déshérence.—C'était une des nombreuses cordes de son arc et non la moins productive.

Une demi-douzaine d'employés faméliques, mal payés, mal vêtus, mal nourris, mais en revanche accablés de besogne, passaient les trois quarts de leur vie à courir de mairie en mairie et à copier des actes de naissance, de mariage et de décès, dans les archives de l'état civil.

Ils employaient le reste du temps à mettre en ordre et à coordonner les notes immenses, les nombreux dossiers rapportés par eux.

L'agence entretenait des correspondants en province.

Chaque fois qu'un individu quelconque, possédant une fortune un peu ronde, venait à mourir sans avoir fait de testament et sans laisser de parents connus—(on sait combien ce cas se présente souvent)—Roch et Fumel se déclaraient les rivaux du fisc, à l'affût de tous les biens tombés en déshérence, et mettaient en campagne leurs limiers qui, huit fois sur dix, parvenaient à trouver à force de recherches quelque héritier ignoré ne soupçonnant point lui-même sa parenté avec le défunt.

Aussitôt cet héritier découvert, maître Roch jouait avec lui le rôle que nous venons de lui voir jouer avec Hector Bégourde.

Dans le cas de ce dernier, le point de départ n'était plus le même......

Il existait un testament.

Le notaire parisien désigné par l'exécuteur testamentaire, avait fait insérer dans deux ou trois journaux une note invitant *Ursule Leber*, ou ses descendants, à se présenter à son étude pour y recevoir *une importante communication*.

Cet avis ne tomba point sous les yeux d'Hector, et tout le monde ignorant que Mme Bégourde, avant son mariage, se nommait *Leber*, personne ne put signaler la note en question à l'héritier sans le savoir....

Maître Roch, lui, mis en éveil et flairant une grosse opération, se mit en campagne sans perdre une minute; le résultat de son enquête nous est connu.

Il prit en main les affaires d'Hector, devenues les siennes par suite du traité conclu, et il se rendit prodigieusement utile; levant les difficultés; faisant l'avance des énormes droits de succession; s'employant, se multipliant, correspondant avec l'exécuteur testamentaire de New York, et se consacrant tout entier à ce client qui payait de si beaux honoraires.

Enfin arriva le grand jour de l'envoi en possession qui fit de Bégourde l'un des plus riches habitants de ce Paris dont il avait été — pour nous servir de ses expressions — un des *citoyens* les plus panés.

Nous mentirions en affirmant qu'il ne perdit pas un peu la tête, mais il est certain qu'il ne signala par aucune notable excentricité ses débuts dans la fortune.

Il commença par payer ses dettes et fut très humilié de l'effroyable mesquinerie de leur total. — Il rougit de lui-même en songeant qu'il n'avait pas trouvé moyen de se procurer un crédit plus large. — Il aurait grandi dans sa propre estime s'il s'était vu débiteur de quelques centaines de mille francs.

Comme tous, ou du moins comme presque tous les jeunes gens devenus à l'improviste très riches, et qui ne sont point avares, Bégourde éprouva l'impérieux besoin de se prouver sa fortune à lui-même en dépensant beaucoup d'argent.

Il se montra bon garçon et généreux comme un prince avec ses anciens amis qui purent puiser sans compter dans sa bourse ouverte au grand large; mais les besoins et les désirs de ces bohêmes étaient relativement si restreints que cela ne constitua qu'une dépense insignifiante.

Mme Bobino coûta naturellement davantage, les ambitions de la plus modeste fille d'Eve dépassent de beaucoup celle des rapins, et Mme Bobino n'était point modeste.

L'étoile des Batignolles eut un appartement au premier étage dans la rue Lafayette, un petit coupé, une victoria, trois chevaux, des diamants et un crédit chez une grande couturière.—Mais elle eut aussi des rivales, ce dont elle prit d'ailleurs son parti avec une surprenante philosophie.

Hector soupa chez Brébant et se montra dans les avant-scènes avec les diverses demoiselles plus ou moins chevronnées dont l'annuaire du monde galant renferme les noms et relate les états de service.

Bégourde ne se préoccupait guère de l'âge, de l'esprit et même de la beauté de ces dames.—Il n'attachait de sérieuse importance qu'à leur célébrité.

Il se rappelait les avoir vues passer jadis en voiture, allant au Bois, tandis que lui-même, à pied et sans le sou, suivait la contre-allée des Champs-Elysées, au milieu de la foule qui prononçait leurs noms.

Elles ne lui auraient pas fait l'aumône d'un regard à cette époque, ces pécheresses historiques dont l'origine—pour quelques-unes—se perdaient dans la nuit des temps.

Elles lui semblaient alors de mystérieuses divinités, éblouissantes, inabordables, trônant sur un nuage gentil de voluptés surhumaines.

Entre ces grandes prêtresses de Vénus, Mérérix et l'artiste inconnu en veston de velours, l'abîme était infranchissable.

L'héritage de l'oncle jetait sur cet abîme un pont, et mettait sur ce pont des rails, et sur ces rails un wagon capitonné marchant à grande vitesse.

Bégourde avait les photographies de ces dames achetées dans les passages, collectionnées avec soin et formant un album incendiaire.

Il voulut avoir ces dames elles-mêmes: —il y mit le prix et il les eut.

Dans une rue voisine des Champs-Elysées, la rue François Ier, existait un petit hôtel bâti pour un boursier millionnaire par un architecte fort connu et passionnément épris du papillotage.

Ce petit hôtel était très riche et d'un goût discutable.

Les couleurs vives et heurtées, les fresques criardes, les dorures, les arguatures, les moulures, les oves, les rinceaux, les frises, etc., donnaient à toutes ses pièces l'aspect des salles d'un luxueux café.

Le boursier ayant perdu sa fortune aussi facilement qu'il l'avait gagnée, l'hôtel était en vente avec son mobilier.

Hector alla le voir.

Ce clinquant tapageur, ces ruissellements d'or, cette surcharge d'ornements, ces sièges à formes arrondies métamorphosant la maison entière en une succession de boudoirs, causèrent au jeune homme un indescriptible enthousiasme.

—Voilà ce qu'il me faut, pensa-t-il. Rien qu'en franchissant le seuil de ce petit palais, on voit du premier coup d'œil qu'on entre chez un homme très riche, ami du plaisir et des femmes... On jurerait que l'architecte a travaillé pour moi! Je ne laisserai certes point un bijou si parfait aller en d'autres mains.

Il courut chez le notaire chargé de la vente, ne marchanda point, paya comptant et s'installa le lendemain.

Restait à mettre sa maison sur un bon pied et à monter ses équipages.

Hector, à qui les connaissances spéciales manquaient absolument, se fit renseigner par un courtier; ce courtier le conduisit chez les marchands de chevaux en vogue et chez les carrossiers à la mode.

On lui fit payer effroyablement cher des chevaux usés dont une belle apparence était le seul mérite.

Quant aux voitures et aux harnais, Bégourde donna carrière amplement à ses inclinations personnelles.

Sous le fallacieux prétexte qu'il était coloriste quand il était artiste, il choisit des voitures à caisses jaunes avec filets et rechampis rouges, et à trains rouges avec filets et rechampis jaunes. Les lanternes d'argent étaient trop ciselées, les poignées des portières trop guillochées, les moyeux des roues trop plaqués.

Les harnais favorisaient la mise en scène d'une véritable orgie de métal. Le cuir disparaissait, à la lettre, sous les ornements d'argent.

Bégourde fit faire à ses gens une livrée de fantaisie: — Culottes jaunes; gilets rayés de blanc et de rouge; habits bleu de ciel avec collets et parements rouges galonnés d'argent; boutons d'argent portant enlacées les deux initiales H. B.

A peine installé le jeune homme se dit que l'heureux propriétaire d'un hôtel aussi complètement réussi, devait en étaler les merveilles et le remplir d'admirateurs et d'envieux.

En conséquence, désirant inaugurer une série de grands dîners suivis de réceptions, il invita ses vieux amis et ses nouvelles amies.

Les nouvelles amies n'eurent garde de décliner l'invitation d'un gaillard aussi riche à lui tout seul qu'une demi-douzaine de banquiers.

Elles accoururent, toutes voiles dehors, munies de leurs sourires les plus engageants et de leurs toilettes les plus fascinantes; pointes à ravir; le cohenl aux paupières; l'opiat aux lèvres; décolletées avec ampleur et non moins étincelantes de bijoux que la devanture d'un joaillier.

Les vieux amis, arrivant dans leur débraillé de tous les jours, firent triste figure à côté des cocottes, et malgré leur aplomb solide se trouvèrent mal à l'aise en sentant derrière leurs chaises les grands gaillards en culottes jaunes dont ils devinaient instinctivement la mine dédaigneuse et le sourire moqueur.

De leur côté ces dames, absolument dépaysées dans un milieu dont elles n'avaient point l'habitude et qui leur semblait indigne d'elles, *la firent à la grande pose* et se montrèrent hautaines, presque impertinentes, enfin, intolérables.

Froissés de cette attitude hostile les bohêmes, doués pour la plupart de cet esprit vif, primesautier, rabelaisien, quasi cynique, qui foisonne dans les ateliers et dans les coulisses, criblèrent leurs voisines d'épigrammes acérées et de mots piquants dont elles s'irritèrent d'autant plus qu'elles ne les comprenaient pas très bien, étant généralement un peu *grues*.

L'influence pacificatrice de Bégourde fit avorter les querelles naissantes, mais le défaut d'entente *jeta un froid* considérable que l'influence des grands vins ne parvint point à dissiper.

Bref — pour emprunter une expression au monde dans lequel nous introduisons momentanément nos lecteurs—le dîner *fit un four* complet.

Ce fut bien pis lorsqu'en quittant la table on passa dans les salons.—De larges coupes remplies de cigares mettaient les plus nobles marques de la Havane à la disposition des convives.

Les rapins ne les dédaignèrent point, et, sur l'invitation d'Hector, ou garnirent amplement leurs poches, mais entraînés par la force de l'habitude, ils allumèrent les bonnes vieilles pipes dont ils ne se séparaient jamais, et la fumée du caporal monta sous les lambris dorés....

Ce fut un petit scandale.

—Sommes-nous au *Rat-Mort?*—demanda l'une de ces dames.

—Ou au *Crapaud-Volant!*—fit une autre—Alors, qu'on nous serve Rabagas....

Et la désertion commença.

Hector comptait sur une petite sauterie sans façon, d'une gaîté folle.

Quand arriva le pianiste, accompagné d'un cornet à piston et d'un violon, il ne restait plus que des hommes, vautrés sur les meubles de satin de Chine et réclamant des bocks.

—Mon Dieu!—pensa Bégourde dont la toute puissante influence de Sa Majesté l'Argent transformait rapidement les idées.—Mon Dieu, que ces gens sont communs! Il me semble que je ne les connaissais pas!—C'est un monde impossible....—Quand ils s'en iront, bon voyage! je les lâche d'un cran, carrément....—Ma place est ailleurs....

Deux jours après ce dîner—qui fut le seul dans les mêmes conditions—vers les dix heures du matin, le valet de chambre du jeune millionnaire vint le prévenir qu'un monsieur dont il apportait la carte sollicitait une audience.

Hector jeta les yeux sur cette carte.

Le visiteur matinal était le fondateur d'une petite feuille d'opinions très colorées: le *Scorpion indépendant*, pour laquelle l'ex-rapin dessinait jadis des caricatures politiques à raison d'un louis la pièce.

—Que me veut ce pauvre diable?—se demanda Bégourde.—Faites entrer au petit salon....—ajouta-t-il tout haut—je suis à ce monsieur dans cinq minutes....

Et, tout en laissant les cinq minutes s'écouler, il pensait:

(*A continuer*).