L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.
Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,
SAMEDI 13 AVRIL 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW YORK ET LE HAVRE.

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

PEREIRE ... mercredi 17 avril
VILLE DE PARIS ... mercredi 1er mai
SAINT LAURENT ... 8 mai

Prix du passage (en or) pour le Havre.

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

Billets aller et retour à prix réduits.

Passage d'entrepont avec ... $33 ... compris le chemin de fer de la Nouvelle-Orléans à New York.

Les paquebots ... ne prennent pas de passagers d'entrepont.

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

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

Les steamers du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD reprendront leur service régulier l'automne prochain comme ci-dessous:

De Brême.		De la Nlle-Orléans.
Nurnberg	20 mars	28 avril
Hannover	vers le milieu de mai	
Braunschweig	17 avril	environ 22 mai

Ces steamers font escale en venant ... au Havre et à la Havane et en allant en Europe à la Havane et à Southampton.

PRIX DU PASSAGE

De Brême, Southampton ou le Havre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre, $150 en or. Entrepont, $36 en or.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Havre ou Brême:
Chambre, $150 en or. Entrepont, $45 en or.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre, $... en or. Entrepont, $10 en or.
Pour les enfants au-dessous de 10 ans, moitié prix.
Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

EXCURSION A l'Exposition de Paris.

RÉDUCTION DE PRIX

Pour chambres de 1re classe seulement.

De la Nouvelle-Orléans à Paris et retour à la Nouvelle-Orléans par ...
$250, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Paris et retour à New York par un steamer de cette ligne
$230, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Paris et retour à Baltimore par un steamer de cette ligne
$210, en or.

Les billets pour le passage de $210 ... Baltimore ... 1878.

La compagnie se réserve le droit de changer la route des steamers ... prix du passage.

Les soussignés ... passages de Brême, Southampton ... à la Nouvelle-Orléans.

Pour plus de détails s'adresser à
Ed. F. STOCKMEYER & CO., Agents.
12 ... No 42 ...

POUR LIVERPOOL.

LIGNE PAPAYANNI

Pour Liverpool directement.

... LES MAGNIFIQUES STEAMERS ... 18 Avril ... LACONIA ... Mai

Pour passage ...
Au No 30 de la rue Carondelet.
26 ...

STATE LINE.

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

... **Salon. Secondes cabines et Entrepont.**

[illegible]

Ligne de Belize et Honduras.
E. B. WARD, Jr.
Capt. G. PIZZATI ...

[illegible] ... 23 et 25 Front Levee ...

QUEYROUZE & BOIS

MARCHANDS EN GROS
GROCERIES, VINS, LIQUEURS,
ET
Toutes sortes de Produits de l'Ouest.
... coin Vieille Levée et Bienville
18 juil 77—1an Nlle-Orléans.

Liste des lettres étrangères restant au Bureau de la Poste le 7 avril 1878.
OUVERT LE DIMANCHE DE 11 A 1 HEURE DU MATIN
Les personnes réclamant leurs lettres sont priées de dire si elles sont annoncées.

Berger M & Co	Odier Adolphe
Brunetti Victor E	Pagès Felix
Carrère Jean Pierre	Palermo San Giovanni
Cazale Severin	Potin Alphonse
Carsono Nicolo	Prunetti Lodovico Eugène
D'Asaro Giovannino	Prosoil B
Del Castillo A	Porcinelli Edouard
D'Echaux Jules	Pol M L
Dagan Bernard	Pennetti Mone
Fons Salvador	Ramond Louis
Gers Andrée Desrivières	Rosa Jean
Gentini Camelo	Rostano Giuseppe
Hecurti Antonio	Ringo Gustave
Lamonge Francesco	Santa Rosa Mouis
Mar... Jean	Spinganer Paul
Martini Salvatore	Sidon Gabriel
Mendoza Manuel G	St... Henri
Moss Vincent	Tringoli Adolpho
Monnich Pietro	Vittorio Battesta
Noraque Pierre	Vouchement Mons
	Zudlich Giacomo

JOHN M. G. PARKER,
Maître de Poste.

VAPEURS.

Pour New-York directement.

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

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

Le steamer
KNICKERBOCKER,
Capt. F. Kemble,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse,
JEUDI, 16 avril, à 8 h. A. M.
L'assurance sur cargaison est pris par cette ligne à 3¼ pour cent.

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

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

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

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

Pour Vicksburg, Davis' Bend, Natchez et tous les débarcadères intermédiaires.
Le bateau à vapeur
NATCHEZ,
T. P. Leathers, Capitaine,
J. F. Muse, Commis.

Se reliant, à Vicksburg à la ligne Parisot pour les rivières Yazoo, Talahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Cairo et St-Louis.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JANNEY & WORK, 106 Commune et HITE & CAKLIN, 4 rue Tchoupitoulas.

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

W. B. BROCKETT, Agent,
25sept—1a Au No 38 de la rue des Magasins.

Pour Grand Ecore.

Départ, tous les SAMEDIS, à 5 h. P. M.

Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandrie, les débarcadères de Norman, Barbin, Ware, et tous les autres ports intermédiaires de la Rivière Rouge. Le beau bateau à vapeur
NEW BART ABLE,
Capitaine R. SINNOT,
Commis GEO. C. HAMILTON,
partira ainsi qu'il est dit ci-dessus. Il répondra à tous les appels. Pour fret ou passage, s'adresser à R. W. ADAMS,
17nov—1a No 21 Commercial Place.

BAYOU SARA.

Deux voyages par semaine. Départ tous les MERCREDIS et SAMEDIS à 5 heures P. M.

Pour Bayou Sara, Waterloo, Hermitage, Port Hudson, Lobdell Store, Bâton Rouge, Plaquemine et tous les débarcadères intermédiaires, le paquebot de première classe,

OUACHITA BELLE,

J. C. Libano, capitaine, J. H. Mossop, commis partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & EPPLER, 82 Gravier.
LORD & McPEAKE, 48 Camp.
Oct 4—1a

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

HENRY TÊTE.
J. E. AUCOIN, Capitaine.
M. H. LANDRY, Commis.

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

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

Le TÊTE prendra du fret pour tous les débarcadères du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodeaux.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à B. RIVET,
105 rue Decatur, près St. Louis.
16 juillet—1an

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

Jusqu'à nouvel ordre le steamer
NEW CAMELIA,
partira du Lac, comme suit: le LUNDI et le JEUDI à l'arrivée du train de 11 heures du matin, le SAMEDI à l'arrivée du train de 4 heures ... de la N. O. City ... partant de la tête du Canal.

Retour: il quittera Madisonville le LUNDI à 4 heures et demie du matin, le MARDI et le VENDREDI à 7 heures et demie du matin. Le LUNDI et le JEUDI il ira jusqu'à Old Landing.

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

FRET.

Le New Camelia recevra le 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 seront reçus à l'encoignure Canal et Carondelet au départ du train correspondant avec le départ du bateau.

Pour plus de détails s'adresser à
C. M. SORIA,
25sept— Au No 20 de la rue de l'Union.

Pour la Baie St-Louis.

Passage, 75 cents.

Le beau steamer neuf
NEW CAMELIA
à basse pression et portant les malles des Etats-Unis, Capitaine WM HANOVER, commencera le service régulier DE LA NOUVELLE-ORLÉANS A LA BAIE ST-LOUIS MERCREDI ... avril 1878. Elle partira du Lac à l'extrémité du City Rail Road, TOUS LES MERCREDIS à l'arrivée du train de ... heures du matin et sera de retour le soir du MÊME JOUR à temps pour le train de 8 heures. On recevra le FRET à son débarcadère au Nouveau Bassin, côté de la rue Julie, près Magnolia TOUS LES MARDIS.

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

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

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

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

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

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

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

Pour plus de détails s'adresser à
C. M. SORIA agent,
24 mai— 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 charge de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont sujettes aux réclamations de madame Gaines.

JOHN T. DUFOUR,
Passage de la Bourse.

F. Gonthier.

MARCHAND—TAILLEUR
—ET—
Importateur de Draps français, de Casimirs, etc.,

VIENT de transférer ses ateliers du No 15 de la rue St. Charles, au No 155 de la rue Commune, entre Carondelet et St. Charles, où il se fera un véritable plaisir de servir ses anciens et nombreux clients ainsi que le public en général. Il vient de recevoir un assortiment d'étoffes des plus vastes et des plus variées, et profite de la circonstance pour annoncer que tous les vêtements qui seront confectionnés dans ses ateliers seront offerts à des prix d'une modicité défiant la concurrence. M. Gonthier, dont la réputation est bien établie ici, est un excellent professeur de coupe et donnera des leçons aux apprentis qui voudront bien l'honorer de leur confiance.
15 nov—1 an.

CHEMINS DE FER.

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

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

Le 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,
4 déc— Surintendant

Chemin de fer de la Nlle-Orléans et Mobile.

LIGNE DE MOBILE.
LA GRANDE ROUTE DE LA MALLE POUR L'EST ET LE NORD.

Deux trains express par jour arrivent à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partent comme suit:

Départ	Arrivée.
Express, le dimanche seulement ... 7:55 A.M.	Express, le dimanche seulement. 9:30 P.M.
Exprès ... 5:00 P.M.	Exprès ... 8:35 A.M.
Train à passagers, dimanche excepté ... 7.50 A.M.	Train à passagers, dimanche excepté ... 8.45 P.M.

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

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

J. W. COLEMAN, Agent de billets,
D. B. ROBINSON
21 nov—1a Surintendant.

THE NEW ORLEANS AND MOBILE RAILROAD LINE.
GREAT NORTHERN AND EASTERN MAIL ROUTE.

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

DEPART	ARRIVE
Express, Sunday only ... 7.55 A.M.	Express, Sunday only ... 9.30 P.M.
Express ... 5.00 P.M.	Express ... 8.35 A.M.
Passenger, except Sunday ... 7.50 A.M.	Passenger, except Sunday ... 8.45 P.M.

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

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

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

Grande Route de Jackson.

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

A partir du 13 novembre 1877, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DEPARTS.	ARRIVEES.
Express No 1. 6.00 P M	Express No 2 . 10.30 A M
Express No 3 . 7:00 A M	Express No 4 . 10:00 P M

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

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

Le train de vendredi soir ne se relie pas pour Chicago.

Les trains d'agrément entre la Nlle Orléans et McComb City partent de la Nlle Orléans à 3 h. 45m. P. M., le samedi et à 7 heures le dimanche. Ils arrivent à 9 h. 20 m. A. M., et à 10 h. P. M. le lundi.

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

A. D. SHELDON, Agent.
F. CHANDLER, Agent Gen. pour les Passagers.
14 jv—1a

Great Jackson Route.

Chicago, St-Louis & New Orleans Rail Road Line.
Double Daily Through Trains.

Will arrive at and depart from the Calliope St Depot from Nov. 15th 1877 as follows:

DEPART	ARRIVE
Express No 1 6.00 P M	Express No 2 10.30 A M
Express No 3 7.00 A M	Express No 4 10.00 P M

No. 1 and 2 run daily, 3 & 4 daily, except Sunday.

PULLMAN PALACE SLEEPERS THROUGH TO LOUISVILLE, CINCINNATI AND CHICAGO, WITHOUT CHANGE,

and for St Louis a sleeper is attached at MILAN enabling passengers to go through without leaving the train. ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.

Friday evening train makes no connection for Chicago.

Accommodation trains between New Orleans and McComb City.

Leave New Orleans 3.45 P. M. Saturday and 7.00 A. M. Sunday.

Arrive at New Orleans at 9.20 A. M. and 10.00 P. M. Monday.

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

A. D. SHELDON, Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
ja v14—1y

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

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

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

Le fret pour tous les points du Bayou Lafourche entre Labadieville et Lockport, sera transporté aux taux de bateau à vapeur pour toute la route.

Le taux du fret pour les points sur l'Atchafalaya et le 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.

GEO. PANDELY,
Surintendant.

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

Il ne sera point reçu de fret après 5 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO., Agents.
27ma—

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

A. Carrière & Sons

Négociants-Commissionnaires,
ENCOIGNURE ROYALE ET DOUANE

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

NEW ORLEANS SAVINGS INSTITUTION
156 rue du Canal,
D. URQUHART, Président.
THOS. A. ADAMS, 1er Vice-Président.
THOS. A. CLARKE, 2nd
CHAS. J. LEEDS, 3ème
CHAS. KILSHAW, Trésorier.

DIRECTEURS.

Thos. A. Adams,	Geo. Jonas,
Thos. A. Clarke,	J. G. Gaines,
C. J. Leeds,	C. Schneider,
S. Jamison,	Carl Kohn,
A. Moulton,	T. L. Bayne,
A. Palfrey,	D. Urquhart,

28 mars—1 an.

ASSURANCES.

VINGT-HUITIÈME ÉTAT DE SITUATION ANNUEL DE LA

Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 19 mai 1877.

Les Directeurs, conformément à la Charte amendée, présentent l'état suivant des affaires de la Compagnie au 30 avril 1877:

Primes d'incendie	$188,068 51	
Primes maritimes	29,315 95	
Primes de rivières	81,924 35	
	$299,308 81	
Primes encaissées, moins ré-assurances et primes rendues		228,235 15
Pertes payées et estimées, comprenant toutes celles qui sont connues et ne sont pas payées, savoir:		
Pertes d'incendie	$67,335 60	
Pertes maritimes	7,285 41	
Pertes de rivières	25,510 20	
		$100,131 21
		$128,103 94
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participation, etc	$51,892 58	
Moins loyers, sauvetage, épargne, etc	11,766 72	
		$ 40,125 86
Profits bruts		$87,978 08

Dont $56,587 35 appliquées à balancer l'intérêt et la liquidation des créances douteuses.

La Compagnie possède l'actif suivant:

Billets à recevoir	$69,648 38	
Prêts sur bons et sur hypothèques	55,943 32	124,591 70
Prêts remboursables sur demande	$74,554 15	
Argent	63,846 71	$138,400 86
Bons de ville		72,055 00
Actions de banques et autres		83,415 63
Propriétés foncières		139,544 06
Primes en voie de collection et suspense account		33,415 94
Total de l'actif		$381,423 79

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

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

Juré et signé devant moi, ce 19ème jour de mai 1877.

W. B. KLEINPETER, Notaire Public.

Le Conseil de Direction a résolu aujourd'hui, qu'après avoir payé le dividende annuel de DIX POUR CENT sur le capital de la Compagnie, un dividende de VINGT POUR CENT serait payé comptant LUNDI, 11 juin, à ceux qui y ont droit.

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

22 mai—

Etat annuel de la Compagnie d'Assurance de la Nlle-Orléans, Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu	$266,881 02	
Primes maritimes	84,632 42	
Primes de rivière	29,246 04	
Total des primes		$380,759 48
Moins		
Primes sur risques non expirées	$ 86,057 66	
Primes rendues	12,190 18	
Ré assurances	20,742 89	118,990 73
Primes nettes		$261,768 75
A ajouter, intérêt et sauvetage...		41,823 54
		$303,592 29
A déduire:		
Pertes par le feu	$66,417 85	
Pertes maritimes	17,722 00	
Pertes de rivière	12,320 85	$96,460 70
Réfaction (rebate) 15 0/0		46,499 04
Dépenses générales		34,214 46
Taxes et licences d'Etat et de ville		10,242 70
Board of underwriters	6,759 55	$194,176 45
Profits pour l'année 1877		109,415 84
A déduire:		
Profits et pertes	$ 58,606 28	
Dividende 30 juin 1877	$25,000 00	
Dividende 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00
Balance	809 56	$109,415 84

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

Argent en Banque	$ 58,065 76	
Propriétés foncières	118,275 12	
Gold Bonds des Etats Unis, N. O. City R. R. Co, Jackson & G. N. R. R. Co, bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurance, et consols de l'Etat de la Louisiane	195,390 42	
Billets à recevoir (pour primes)	11,420 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 ALDIGÉ,
CHARLES J. LEEDS,	W. A. BELL,
D. FATJO,	PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER,	JULES TUYES.

ATTENTION.

M. ANDRIEU - - - - 159 Poydras.

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

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

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

ASSURANCES.

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

AU NO 104 DE LA RUE DU CANAL.
VINGT-TROISIÈME ETAT DE SITUATION ANNUEL.

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

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1877, y compris les primes non expirées de l'année antérieure—		
Sur les risques d'incendie		361,296 32
Sur les risques de mer		24,473 93
Sur les risques de rivières		25,679 37
Total des primes		411,449 62
En moins primes non-expirées		118,115 00
Montant net des primes le 31 mai 1877		293,334 62
Pertes payées:		
Sur risques d'incendie	117,867 93	
Sur risques de mer	17,052 50	
Sur risques de rivières	3,596 77	
Taxes, dépenses, intérêts	28,693 38	
Réassurances, primes remboursées	16,104 03	183,314 66
Bénéfice		110,020 16
L'actif de la Compagnie est comme suit:		
Propriétés foncières		289,079 49
Bons de la ville		110,419 50
Actions de banques, de chemins de fer, autres actions et bons hypothécaires		169,235 56
Billets garantis par hypothèque		214,042 06
Billets garantis		42,307 97
Effets à recevoir		75,164 19
Primes en voie de recouvrement		49,097 93
En caisse		77,007 53
		1,026,344 23

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

PAUL FOURCHY,
Président.

G. W. NOTT, Secrétaire.

Etat de la Louisiane,
Paroisse d'Orléans, Ville de la Nlle-Orléans.
Signé, sous serment, par devant moi, ce 7 juin 1877.

JAMES FAHEY,
Notaire.

A une réunion des Directeurs, le 7 juin 1877, il a été résolu de déclarer un DIVIDENDE COMPTANT de vingt pour cent sur le montant net des primes participantes de l'année expirée le 31 mai 1877, dividende qui sera payable le troisième lundi de juillet prochain.

Il a été également résolu de payer aux actionnaires, sur demande, l'intérêt à raison de cinq pour cent par an sur leurs actions.

—DIRECTEURS—

P. MASPERO,	E. TOBY,
S. Z. RELF,	HY. BEEBE,
P. FOURCHY,	M. W. SMITH,
D. A. CHAFFRAIX,	J. M. ALLEN,
CHAS. LAFITTE,	D. FATJO,
	J. J. FERNANDEZ.

8 juin.

THE TWENTY EIGHTH ANNUAL STATEMENT —OF THE— CRESCENT MUTUAL INSURANCE COMPANY.

NEW ORLEANS, May 19, 1877.

The trustees in conformity with amended Charter submit the following statement of the affairs of the Company on the 30th of April 1877.

Fire premiums	$188,068 51	
Marine premiums	29,315 95	
River premiums	81,924 35	
	$299,308 81	
Earned premiums less re insurances and return premiums		228,235 15
Losses paid and estimated, including all known and unpaid, viz:		
Fire losses	$ 67,335 60	
Marine losses	7,285 41	
River losses	25,510 20	
		$100,131 21
		$128,103 94
Taxes, expenditures, discount in lieu of participation &c.	$ 51,892 58	
Less rent, salvage, savings etc.	11,766 72	$ 40,125 86
Gross profits		$ 87,978 08

Of which $56,587 35 is appropriated to balance of interest and liquidation of doubtful assets.

The Company have the following assets—		
Bills receivable	$ 69,648 38	
Loans Bond and Mortgage	55,943 32	$124,591 70
Loans on Call	$ 74,554 15	
Cash	63,846 71	$138,400 86
City Bonds		72,055 00
Bank and other stocks		83,415 63
Real Estate		139,544 06
Premium in course of collection and suspense account		33,415 94
Total assets		$381,423 79

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

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

Sworn to and subscribed before me this 19th day of May 1877.

W. B. KLEINPETER,
Notary Public.

The Board of Trustees this day resolved, That after paying the annual dividend of TEN PER CENT. Capital Stock of Company, a dividend of TWENTY PER CENT is to be paid on MONDAY June 11, to those parties entitled to receive the same.

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

22 mai—

J. VERGNOLE,

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. AUBA & CO., Cognac; de la célèbre marque des vins de A. SELLIER & CO., Bordeaux. CHAUVET FILS. Un assortiment général de liqueurs du pays.

BITTER DES ARABES

Supérieur à tout autre.

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

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

THE NEW ORLEANS BEE,
DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.
OFFICE—No. 73 CHARTRES.
TERMS:
Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $14; half-yearly, $7; quarterly, $3 50.
Price of the paper—Single copies, Five cents.
Weekly—Per annum, $5; half-yearly, $2 50; quarterly, $1 25; Single copy, 10 cents.

For New York direct.

Cromwell Line.

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

The steamship
KNICKERBOCKER,
Capt. F. KEMBLE,
will leave her warf, foot of Toulouse street,
THURSDAY, April 16, at 8 A. M.
Insurance on cargo by this line 3¼ per cent.

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

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

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

Merchant's Mutual Insurance Company OF NEW ORLEANS.

104 ... CANAL STREET ... 104

23d ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1877, including unearned premiums of the previous year—		
On Fire Risks		$361,296 32
On Marine Risks		24,473 93
On River Risks		25,679 37
Total Premiums		411,449 62
Less Unearned Premiums		118,115 00
Net earned premiums 31st May 1877		293,334 62
Losses paid:		
On Fire Risks	$117,867 93	
On Marine Risks	17,052 50	
On River Risks	3,596 77	
Taxes and expenses, less interest	28,093 38	
Reinsurance and return Premiums	16,104 03	183,314 66
Profit		$110,020 16
The company has the following assets—		
Real Estate		$289,079 49
City Bonds		110,419 50
Bank, Railroad and other Stocks and Mortgage Bonds		169,235 56
Notes secured by mortgage		214,042 06
Notes secured by pledge		42,307 97
Bills receivable		75,164 19
Premiums in course of collection		49,097 93
Cash on hand		77,007 53
Total		$1,026,344 23

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

PAUL FOURCHY, President.
G. W. NOTT, Secretary.

STATE OF LOUISIANA,
Parish of Orleans, City of New Orleans.
Sworn to and subscribed before me the 7th day of June, 1877.

JAMES FAHEY, Notary Public.

At a meeting of the Board of Directors held on the 7th day of June 1877 it was resolved to declare a Cash Dividend of TWENTY per cent on the net earned participating premiums for the year ending 31st May, 1877, payable on the third Monday of July next.

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

DIRECTORS.

P. MASPERO,	E. TOBY,
S. Z. RELF,	HY BEEBE,
P. FOURCHY,	M. W. SMITH,
D. A. CHAFFRAIX,	J. M. ALLEN,
CHAS. LAFITTE,	D. FATJO,
	J. J. FERNANDEZ.

8 jun—

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 unexpired risks	$ 86,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurance	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums		$261,768 75
Add interest and salvages		41,823 54
		$303,592 29
Deduct—		
Fire losses	$66,417 85	
Mar losses	17,722 00	
River losses	12,320 85	$96,460 70
Rebate at 15 per cent		46,499 04
General expenses		34,214 46
State and city taxes and license		10,242 70
Board of Underwriters		6,759 55—194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct—		
Profit and loss		58,606 28
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend December 31 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 56—109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$ 58,065 76
Real Estate	118,275 12
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols	195,390 42
Bills receivable for premiums	11,420 38
First mortgage notes and pledge notes	166,523 84
Premiums in course of collection	70,210 94—619,895 46

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

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

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

JOHN L. LARESCHE,
Third Justice of the Peace.

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

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

DIRECTORS:

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

GUIDE —DE LA— NOUVELLE-ORLÉANS.

Premier District.

Ce district comprend le premier, le second et le troisième ward.

Le premier ward est borné par Felicity Road, le Mississipi et la rue Thalie.

Le second ward est borné par la rue Thalie, le Mississipi, la rue Julia et l'Avenue Carrollton.

Le troisième ward est borné par la rue Julie, le Mississipi et la rue du Canal.

Second District.

Ce district comprend le quatrième, le cinquième et le sixième ward.

Le quatrième ward est borné par la rue du Canal, le Mississipi, la rue St-Louis et le Nouveau Chemin de la Métairie.

Le cinquième ward est borné par la rue St-Louis, le Mississipi, la rue St-Philippe et le Nouveau Chemin de la Métairie.

Le sixième ward est borné par le Nouveau Canal, le Nouveau Chemin de la Métairie, la rue St-Philippe, le Mississipi, la rue de l'Esplanade, le bayou St-Jean et le lac Pontchartrain.

Troisième District.

Ce district comprend le septième, le huitième et le neuvième ward.

Le septième ward est borné par le bayou St-Jean, la rue de l'Esplanade, le Mississipi, les Champs-Elysées et le lac Pontchartrain.

Le huitième ward est borné par les Champs Elysées, le Mississipi, l'Avenue Lafayette et le lac Pontchartrain.

Le neuvième ward est borné par l'Avenue Lafayette, le Mississipi, le canal des Pêcheurs, le bayou Bienvenu, le lac Borgne, le bayou Chef Menteur et le lac Pontchartrain.

Quatrième District.

Ce district comprend le dixième et le onzième ward.

Le dixième ward est borné par Felicity Road, le Mississipi et First street.

Le onzième ward est borné par First street, le Mississipi et la rue Toledano.

Cinquième District.

Ce district comprend le quinzième ward.

Le quinzième ward se compose du village d'Alger et de tout le territoire municipal sur la rive droite du Mississipi.

Sixième District.

Ce district comprend le douzième, le treizième et le quatorzième ward.

Le douzième ward est borné par la rue Toledano, le Mississipi et l'Avenue Napoléon.

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

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

Septième District.

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

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

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

DRAINAGE DE LA NLLE-ORLÉANS.

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

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE BIENVILLE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE MELPOMÈNE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE DUBLIN AVENUE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE LONDON AVENUE.

Ces machines sont situées dans la partie inférieure de la ville, ou celle qui est la plus éloignée du Mississipi, là où il n'y a point d'habitations. Les eaux pluviales et autres descendant de la partie supérieure de la ville par les ruisseaux et les égoûts s'y concentrent et sont refoulées par les roues des machines dans des canaux qui les conduisent au lac Pontchartrain.

CHEMINS DE FER.

Chicago, St-Louis & New-Orleans Rail-Road—Chemin de Jackson.

La gare, les ateliers et les autres dépendances de ce chemin sont situés dans un faubourg du premier district, au coin des rues Calliope et Magnolia. Un embranchement établi dans Triton-Walk et la rue St-Joseph relie cette gare au Dépôt de Fret qui est situé dans Front street, près du Mississipi, et à l'Ascenseur à grains (Grain Elevator).

New-Orleans and Mobile.

La gare des voyageurs est située au pied de la rue du Canal, près de la Levée. La gare aux marchandises ou Dépôt de Fret est située sur la Levée, entre les rues Girod et Julie.

Morgan's Louisiana & Texas.

La gare aux marchandises ou Dépôt de Fret de cette voie est située à la Nouvelle Orléans, sur la Levée, entre les rues Girod et Lafayette.

Les wagons de voyageurs et de marchandises sont transportés par bateau à vapeur, de la rive droite du fleuve où est établi le railway, à la rive gauche, c'est-à-dire sur la Levée de la Nouvelle-Orléans, au pied de la rue Ste-Anne, et vice versâ. Cette voie, connue autrefois sous le nom de chemin de fer des Opelousas, relie Alger (rive droite) à Morgan City qui en est éloigné d'environ 80 milles. Elle a pour annexe une ligne d'excellents steamers, appartenant, comme le chemin de fer, à M. Morgan, et qui font un service régulier entre Morgan City, situé sur la Baie de Brashear, et Galveston (Texas).

New Orleans & Texas Railroad.

Le point de départ de ce chemin est à Westwego, sur la rive occidentale du Mississipi, à environ cinq milles de la rue du Canal. Les voyageurs se rendent à Westwego par un bateau à vapeur qui part tous les jours du pied de la rue du Canal.

La voie est terminée jusqu'à Donaldsonville: sa longueur est d'environ 70 milles. C'est un tronçon du futur chemin de fer Nouvelle-Orléans-Pacifique.

BOIS! BOIS!

De toutes sortes.

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

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

Livraison de bois dans toutes les parties de la ville.

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

Escompte libéral fait aux marchands. Pleine mesure garantie. Tout le monde sera satisfait.
16 déc—1a

TRAMWAYS OU CHEMINS DE FER URBAINS DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

Les cars portant l'inscription "Ridge Cemeteries" longent la rue du Canal, dans sa partie inférieure, sur un parcours de trois milles et demi jusqu'à l'endroit connu sous le nom de "Half-way House" et qui est situé à mi-chemin entre la ville et le lac Pontchartrain. Le Côteau de la Métairie commence au Half-way House; c'est un plateau qui domine de six à huit pieds les cyprières avoisinantes et sur lequel sont construits quelques uns des plus beaux cimetières de la Nouvelle-Orléans, entre autres le Cimetière Greenwood où l'on peut admirer le magnifique monument qu'une Association de dames a fait élever à grands frais à la mémoire des soldats morts au service de la Confédération. Un peu au-delà du Half-way House 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, 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 Poeyfarre pour suivre la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

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

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

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

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

Ligne de la rue Girod.

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

Chemin de fer de la rue du Canal, du City Park et du Lac.

Les wagons de cette ligne sont mus par une légère locomotive et vont de la rue du Canal au Fort Espagnol, sur le lac Pontchartrain: distance environ sept milles. La voie est double d'un bout à l'autre, à l'exception de deux tronçons insignifiants. La station de départ est dans la rue du Bassin près de Canal. Les trains suivent la rue du Bassin jusqu'à la rue Bienville, la rue Bienville jusqu'à la rue St-Patrick, St-Patrick jusqu'à la rive occidentale du Canal d'Orléans, à la jonction du Chemin de la Métairie et du Parc; ils longent ensuite le Canal d'Orléans (côté ouest) jusqu'au Lac Pontchartrain.

Pour le retour ils suivent la même route jusqu'au Parc, et le reste du parcours se fait ainsi: rue Bernadotte jusqu'à la rue Bienville, Bienville jusqu'à Claiborne, Claiborne jusqu'à Douane, Douane jusqu'à Bassin.

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

La station de départ est la même que celle de "Levee and Barracks," rue du Canal, vis-à-vis la Douane. La même voie sert également aux deux lignes jusqu'à la rue de l'Esplanade où se trouve une voie double conduisant en ligne droite jusqu'au Pont du Bayou. Le retour s'opère par la même route, la voie du Bayou à la rue des Remparts étant commune à la ligne "Esplanade and Bayou Bridge" et à la ligne "Bayou and French Market."

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

Station de départ: Levée près Dumaine. Parcours: Levée à Dumaine, Dumaine à Broad, Broad à la station de la rue Laharpe. Retour: Bayou à Broad, Broad à Ursulines, Ursulines au Marché Français.

Upper Magazine Line.

Station de départ: coin Lower Magazine et Harmony. Les cars traversent la rue Magazine sur une double voie jusqu'à la rue St. Joseph.

Chemin de fer de Pontchartrain.

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

FEUILLETON

Commencé le 10 Février

LE DÉMON —DES— MONTCHEVREUIL.

—PAR—
M. DE LESCURE.

LE DRAME DE FOSSARD. (Suite.)

Ils avaient largement payé la note de M. Douceraín, généreusement récompensé ses moindres services. Ils donnaient triples guides aux postillons. Aussi, toujours servis les premiers à chaque relais, grâce à l'effet magique des ordres exhibés par Montchevreuil, filaient-ils comme l'éclair. Ils passèrent successivement à Chailly, Ponthierry, Essonne, Fromenteau, Villejuif, et là, après un court repos, ils prirent, non la route de Paris, mais celle de Versailles, où nous les retrouverons.

Deux heures après leur départ, alors que déjà depuis trois heures Renée de Pierrefort dormait sur son lit de gazon, au milieu de son large et verdoyant cercueil d'arbustes entrelassés, dans le fond du jardin du sieur Douceraín, arriva à l'hôtel, clopin-clopant, une chaise de poste dont le brancard de gauche s'était rompu en route, et qu'on avait tant bien que mal, pour gagner le relais, rajusté et raffistolée avec des cordes.

Dans cette voiture éreintée, palis par les anxiétés d'un voyage des plus accidentés, étaient le comte d'Herbault, l'abbé de Saint Hélion et Jacques de Caudéran. Malgré leurs efforts, malgré leurs largesses, leur course avait été contrariée, retardée par toutes sortes de mésaventures.

Et d'abord, à chaque relai, ils avaient vu opposer à leur impatience un ordre mystérieux, dont la signature leur avait été cachée, mais en vertu duquel tout voyageur arrivé après Montchevreuil subissait un retard de trois heures.

Avant de partir pour Fontainebleau, Montchevreuil avait pris la même précaution et laissé entre les mains du sieur Douceraín, appuyée par l'exhibition du laisser-passer de M. de Bourrienne, son directeur général, défense de délivrer des chevaux à qui que ce soit, avant trois heures écoulées, à dater du moment où il quittait Fossard.

Force fut donc aux trois voyageurs, en dépit de quelques indiscrétions subalternes, payées à prix d'or, qui leur apprirent qu'ils étaient sur la trace de celui qu'ils poursuivaient, de faire contre mauvaise fortune bon cœur et de s'arrêter à l'hôtel de l'*Ecu de France*.

Ils prirent le parti, pour passer le temps de ce délai inévitable, de se faire servir un repas dont ils avaient d'ailleurs grand besoin.

A peine se mettaient-ils à table qu'une grande rumeur, qui avait envahi l'hôtel, et le bruit d'une altercation les firent sortir de la salle à manger; le comte d'Herbault, même, ne prit pas le temps d'ôter la serviette nouée autour de son cou.

La porte de l'hôtel fermée pour éviter l'invasion des curieux, on s'expliqua.

Le sieur Fricot, propriétaire de l'hôtel du *Merle Blanc*, rouge d'une émotion qui le boursouflait, l'œil brillant de l'espoir d'une revanche inespérée, se démenait comme un diable dans un bénitier, au milieu d'un groupe composé de la soubrette Suzette, de l'écuyer Pastoureau et de l'épagneul Rob, aboyant aux jambes des gens d'un air farouche.

Le sieur Fricot, introducteur d'une réclamation, dont l'importance majeure avait seule pu le décider à franchir le seuil détesté de l'hôtel rival, exposant en ces termes le motif et le but de son intention:

—Ce matin, à neuf heures, un jeune homme de belle mine, qui, à ce qu'il paraît, est une jeune fille de bonne maison (je n'explique pas, je constate) est venue à cheval, la carabine en sautoir, se restaurer chez moi. Il a envoyé sa bête à l'écurie, où elle est encore; il a fait un déjeuner dont il a paru satisfait, puis a disparu. Un palefrenier l'a vu, cependant, avant cette disparition, se diriger vers cette maison. Depuis, nul ne l'en a vu sortir. Or, monsieur l'écuyer que voici, mademoiselle la caméristo que voilà, attachés à la personne de ce jeune homme, qui est, paraît-il, une jeune fille (je n'explique pas, je constate) viennent la réclamer chez moi, guidés par un instinct qui ne les a pas trompés; car un voyageur comme il faut, à moins qu'il n'ait une chaise de poste, ne descend pas ailleurs que chez moi. Or, chez moi, on le sait assez, il ne se perd ni bêtes, ni gens, ni paquets. Il peut n'en être pas de même ailleurs. Toujours est-il que nous venons, monsieur Douceraín, au nom de la loi, au besoin, vous demander compte de......

—Monsieur, s'exclama M. Douceraín, en se dressant sur ses pieds comme un coq sur ses ergots, quelle est cette querelle d'Allemand que vous venez me chercher? Le moment est mal choisi pour plaisanter. D'ailleurs je ne plaisante pas avec vous. Chacun sait qu'il ne se perd pas chez moi plus de voyageurs qu'il n'en entre chez vous, quoi que vous en disiez, ce dont vous enragez. Mais je ne réponds que des miens. Ainsi, videz-moi les lieux, s'il vous plaît, et même s'il ne vous plaît pas.

—Comment s'appelle la personne en question? demanda le comte d'Herbault, intervenant en médiateur.

—Mademoiselle Renée de Pierrefort, déclara Suzette en pleurant. Mademoiselle, par une fantaisie qui lui est habituelle, portait des vêtements d'homme.

—Renée de Pierrefort, dites-vous? s'écria Jacques de Caudéran, tremblant de surprise, de colère et de douleur.

—Oui, monsieur, mademoiselle est depuis quelques jours, avec madame sa mère, au château de Misy. Ce matin, elle est partie, nous laissant à la corne du bois de Flipault, avec sa voiture, en nous disant de l'attendre, et qu'elle venait faire une commission à Fossard. Elle avait le visage *tout chose*. Nous, ne la voyant pas revenir, passé midi, nous avons craint qu'il ne lui fût arrivé malheur, et nous sommes venus nous enquérir d'elle à l'hôtel du *Merle-Blanc*.

—Où descendent les bonnes familles des environs, ajouta Fricot d'un air superbe.

—Silence! ordonna Douceraín.

—Même que voilà son chien Rob, qui est fort attaché à mademoiselle, continua Suzette, et qui, depuis plus d'une heure avant notre départ, nous pressait d'accourir, à sa façon, la pauvre bête, flairant l'air, dressant l'oreille, aboyant après nous, et me tirant par mon tablier jusqu'à le déchirer, comme vous voyez.

En ce moment, le chien, qui avait disparu, revint, aboyant tour à tour après chaque assistant, tantôt l'œil menaçant, tantôt l'œil suppliant, et passant sur ses babines sa langue pleine d'une écume sanglante.

Jacques, surmontant l'émotion qui avait failli le faire tomber évanoui dans les bras de l'abbé et du comte, qui seuls, à ce nom de Renée de Pierrefort, avaient compris ce qu'il devait souffrir, s'élança sur la trace du chien; l'animal, se voyant suivi, était reparti dans la direction du jardin.

Tout le monde se précipita sur ses pas.

On devine, sans qu'il soit besoin de la peindre, la douleur de l'abbé et du comte, le désespoir de Jacques, la stupéfaction de, tous, accentuée chez Douceraín par un dépit humilié, mêlée chez Fricot d'une satisfaction maligne, quand le malheureux frère, guidé par le chien, ramena du fond du massif, le corps sanglant, aussi rigide qu'un cadavre, de sa sœur, encore belle et presque coquette, en dépit des ombres de la mort, sous son costume masculin.

Rob léchait en gémissant le visage pâle de sa maîtresse.

—Un médecin! cria une voix.

Fricot, avide de scandale, courait en chercher un et répandre la nouvelle.

—Je suis médecin, moi, déclara l'abbé en le retenant par le bras. Il n'y a pas de temps à perdre; cette malheureuse enfant n'a que trop attendu.

L'abbé, aidé de Suzette, en avant du groupe des curieux, que la discrétion retenait à distance, dégrafa l'habit de Renée, lava et sonda la plaie, tâta le pouls, ausculta la poitrine.

—Elle est encore vivante, déclara-t-il. Le poumon gauche est offensé; mais elle peut en revenir. Qu'on m'aide à la transporter doucement.

Jacques, le comte, Pastoureau et Suzette qui soutenait dans son giron la tête de Renée, noyée, pâle, dans ses cheveux noirs dénoués, remplirent ce funèbre office.

Pendant la route, les conjectures les plus diverses s'échangeaient entre les spectateurs de cette scène.

—Qu'est-ce que cela peut être? se dit tout haut Fricot, un assassinat, sans doute.

—Un suicide plutôt, proposa un autre.

—Peut-être un accident, un simple accident, balbutia Douceraín, désolé à la pensée du tort qu'un événement tragique pouvait faire à son établissement.

—Oui, c'est un accident, un simple accident, déclara l'abbé. Ce ne peut être qu'un accident, entendez-vous, vous tous. Monsieur Fricot, souvenez-vous qu'il en cuit de trop parler.

—Je le veux bien, dit philosophiquement Fricot; toujours est-il que ces choses là n'arrivent jamais chez moi....

Une heure après, Renée n'avait pas repris connaissance; mais son état semblait s'améliorer assez pour que l'abbé répondit de sa vie, s'il ne survenait aucune complication, la perte de sang ayant été peu de chose par suite d'un caillot qui avait bouché et tamponné la plaie.

Le mot d'ordre de l'accident ayant été donné, et tous les spectateurs étant intéressés, — hormis Fricot, qui promit pourtant d'avoir le triomphe discret et d'épargner, pour l'honneur de la corporation, la réputation de son confrère,— à maintenir cette explication, Renée put être placée dans sa voiture et ramenée au château de Misy,—sans fâcheuse intervention de la justice ou de la police, fort éloignées d'ailleurs de Fossard,—couchée sur un matelas, Suzette maintenant sa tête sur ses genoux. L'abbé et le comte prirent place dans le carrosse. Jacques enfourcha le cheval de sa sœur, et Pastoureau galopa à la portière pour écarter tout curieux. C'est dans cet ordre que le triste équipage se dirigea vers Misy, où Jacques le précéda, pour préparer sa mère à la terrible nouvelle qu'elle allait apprendre.

Le soir, personne ne sortant de la chambre de Cabuche, on se hasarda à frapper à sa porte.

Personne ne répondant, on chercha la clef, qu'on ne trouva nulle part, par la bonne raison que la marquise l'avait emportée.

Alors on se décida, l'affaire de Renée ayant prédisposé les esprits aux inductions les plus pessimistes, à enfoncer la porte, et on trouva étendu à terre tout de son long le cadavre déjà refroidi du malheureux voyageur. C'est pour le coup que Fricot triompha. Il était prêt à s'écrier comme Philippe:

—O fortune! tu me combles; un petit malheur, s'il te plaît.

Douceraín, lui, s'arrachait les cheveux en poussant une exclamation bien différente.

—Me voilà déshonoré! s'écriait-il; j'en ferai une maladie. C'est un sort que m'a jeté ce damné Fricot. Il me semble pourtant que lorsque les voyageurs veulent se faire tuer ou se laisser périr, ils pourraient bien choisir pour cela son hôtel et non le mien....

Cependant Kermoëlan, à peine arrivé à Paris, c'est-à-dire le 22 avril au soir, s'acquitta en maugréant de sa mission. Il se fit conduire rue Taitbout, 18, chez M. de V...., et, dès la porte, congédia ses quatre chasseurs d'escorte, en leur remettant un louis à chacun comme gratification.

Puis M. de V.... étant absent, il l'attendit, et, fatigué de l'attendre, fit remiser la calèche bâchée, renvoya le postillon avec ses chevaux, et monta lui-même chez M. de V.... pour remettre à son valet de chambre une enveloppe sous laquelle il avait glissé le billet au crayon de M. de Montchevreuil.

Enfin, libre de son mandat, mais non des soucis que lui laissait cette expédition avortée et des pressentiments inquiets qui lui faisaient craindre de n'être pas au bout de ses déceptions, il revint à pied à sa modeste hôtellerie, rue du Petit-Carreau, à l'enseigne des *Armes de Bretagne*.

Il marchait sombre, préoccupé, tout entier retiré dans sa pensée, regardant sans voir, entendant sans écouter, traversant Paris avec l'indifférence farouche et superbe de l'Iroquois exilé qui pleure au milieu des lumières et des harmonies de la civilisation le toit d'écorce du wigwam ou le hamac de lianes suspendu aux branches des cocotiers, sa libre vie enfin de chasseur et de boucanier passée à l'affût de la gazelle ou du bison dans les hautes herbes de la savane, ou à pagayer sur les grands lacs.

Arrivé à son logis, Kermoëlan s'assit patriarcalement au coin du feu de l'hôte, son compatriote, but un pot de cidre, mangea avec de la galette une écuelle de bouillie de blé noir.

Puis il remonta dans sa chambre, se jeta à genoux, en disant son chapelet, au chevet du lit de camp où il couchait sur la paillasse, ne pouvant souffrir les matelas, sous une simple couverture de laine, et il s'endormit du sommeil cahoté d'un chouan qui est revenu de mauvaise humeur.

Le lendemain 23, il alla chez M. de V...., qui lui fit un accueil assez froid, et l'engagea à se présenter à la secrétairerie d'Etat, au pavillon Marsan, où M. de Vitrolles le reçut encore plus sèchement.

—Où sont donc les autres caisses? lui demanda brusquement le secrétaire du conseil d'Etat qui assistait le lieutenant-général du royaume, et se composait de l'ancien gouvernement provisoire, auquel on avait adjoint le maréchal Moncey et le général Dessoles.

—Ma foi! je ne sais, répondit naïvement Kermoëlan. J'ignore s'il y a d'autres caisses ou non. C'est M. de Montchevreuil qui vous rendra compte de cela. Il m'a prié, car je ne reçois d'ordres de personne, que du roi, de conduire à Paris, dans sa calèche, les caisses qui vous ont été remises. J'ai rempli mon mandat et n'ai plus à m'inquiéter de rien, je pense.

—Vous pourriez vous tromper. Où est monsieur de Montchevreuil?

—Je l'ai laissé à Fossard le 21, et suis aussi étonné que vous d'apprendre qu'il n'est pas encore arrivé.

—Le fait est qu'il devrait se presser un peu plus dans l'intérêt de notre repos et de son honneur.

—De son honneur! il est donc accusé?

—Non, il n'est encore que soupçonné. Vous devriez bien nous aider de votre influence pour hâter le retour de votre compagnon de voyage, car cette affaire de Fossard prend une fort vilaine tournure.

—Monsieur, déclara Kermoëlan interloqué, je ne comprends rien à tout cela. Mais du moment que le service du roi exige que M. de Montchevreuil ne se fasse pas attendre davantage, je cours à sa recherche, et, vive Dieu! je vous l'amènerai, de son bon gré, sous mon bras, ou vous l'apporterai en voiture, garrotté, s'il fait mauvaise mine à mon compliment.

—Vous ferez en cela une chose, monsieur Kermoëlan, dit le baron de Virolles —qui avait observé son homme d'un œil scrutateur, et l'avait reconnu le plus crédule peut-être, mais à coup sûr le plus honnête du monde,—vous ferez en cela une chose qui couronnera dignement une vie de fidélité et sera plus agréable au roi que tous les exploits de la chouannerie.

Encouragé par ce compliment dont il ne sentit pas l'ironie, Kermoëlan se mit à la recherche de Montchevreuil, battant jour et nuit le pavé à cette intention et faisant le guêt aux meilleurs endroits. Nous verrons tout à l'heure pourquoi il ne le trouva point. Le meilleur chasseur ne saurait se passer de trace. Or, pas la moindre trace ne servit à guider le flair si sagace du vieux chouan quand une fois il était mis en voie.

Le 25, le 26, il revint toujours bredouille à la secrétairerie d'Etat.

Le 27, il trouva M. de Vitrolles de fort méchante humeur, et cela se comprend.

L'empereur Alexandre avait été saisi par la reine de Westphalie, sa cousine, d'une plainte contre les auteurs du traitement indigne qu'elle avait subi à Fossard. La princesse réclamait à la fois au principal signataire du passe-port qui lui assurait protection et ne lui avait pas épargné l'insulte, la restitution de ses effets, de son argent, de ses bijoux et la réparation de l'affront fait en sa personne à toutes les personnes royales.

L'empereur, à la vue de cette lettre, avait jeté feu et flamme.

On devine l'émoi que cette colère avait jeté dans les régions gouvernementales.

Un aide de camp de Sa Majesté Impériale était venu au pavillon Marsan presser la satisfaction qui lui était due.

Cet officier était dans l'antichambre de M. de Vitrolles, lorsque Kermoëlan entra chez le secrétaire d'Etat, lui-même et d'avance fort décontenancé. Il le fut encore davantage lorsque l'homme d'Etat, perdant toute patience, lui dit à brûle-pourpoint:

—Monsieur, il faut que cette comédie, qui pourrait bien dégénérer en tragédie, finisse. L'affaire va mal, de plus en plus mal, et va se gâter tout à fait. Avez-vous trouvé M. de Montchevreuil?

—Non, et je venais vous dire......

—C'est donc nous qui le chercherons maintenant, et peut-être serons-nous plus heureux que son complice.

—Complice!...qu'est-ce à dire?

—Oui, complice. Quiconque, d'une façon ou de l'autre, trempe dans un attentat contre la sûreté d'une personne, surtout d'une personne royale, est complice. L'arrestation de Fossard est un vrai guet-apens. La reine de Westphalie a envoyé ici une de ses dames, Mme Mallet de la Rochette, et le grand-maître de la garde-robe de son mari, le baron de Marainville. Il résulte de leurs vérifications, un déficit de près de deux millions en argent et en bijoux dans les caisses que vous avez ramenées.... ou plutôt celles qui manquent à l'appel. L'ambassadeur de S. M. le roi de Wurtemberg confirme ces déclarations. L'empereur réclame les coupables pour les faire fusiller, par un éclatant exemple.

—Mais, monsieur, M. de Montchevreuil avait des ordres; c'est en vertu de ces ordres que je lui ai obéi......

—Oh! ces ordres, ces maudits ordres! s'écria le baron de Vitrolles.

—J'ai donc pu croire......

—Assez, monsieur, conclut le secrétaire d'Etat à bout de patience, je vous crois les mains nettes, mais si, comme j'en suis certain, vous n'êtes pas un voleur, vous êtes du moins un tiers imbécile.

—Monsieur!

—Retirez-vous et rendez grâce à l'opinion que je conserve de votre probité, qui vous a empêché d'être fripon, et aussi de votre crédulité qui vous a laissé duper par un trop habile aventurier. C'est en raison de cette opinion et de la certitude que j'ai que vous vous présenterez à toute réquisition pour éclairer l'enquête qui va commencer, que je ne vous fais pas arrêter sur-le-champ. Mais préparez-vous à subir, dans ses plus fâcheuses conséquences, la solidarité que vous avez assumée. Demain, il ne sera peut-être pas possible de vous ménager.

(*A continuer.*)