L'Abeille de la Nouvelle-Orléans,
Bureaux No 73, rue de Chartres.
NOUVELLE-ORLEANS,
MERCREDI 17 MAI 1882

INSTITUTIONS.

COLUMBIAN EDUCATIONAL & KINDERGARTEN INSTITUTE.

L'OUVERTURE de la 12me session annuelle de cet Institut a eu lieu le 5 septembre 1881. L'enseignement comprend toutes les branches d'un cours complet, en anglais et en français, ainsi que les langues modernes les plus usitées. Pour la musique, la directrice s'est assurée le concours du professeur H. ROLLING. L'Institut est situé dans l'un des quartiers les plus salubres et les plus agréables de la Nlle-Orléans. Les bâtiments et les terrains sont vastes et admirablement disposés pour des pensionnaires ou des externes. Prix modérés. Pour prospectus, etc., s'adresser à Mlle M. FITZGERALD, à l'Institut.

Dentistes

C. E. KELLS & M. VIET,
CHIRURGIENS-DENTISTES
No 12 rue Dauphine, immédiatement après le côté formant l'angle de la rue du Canal.
Opérations de tout genre dans le ressort de leur art.

GEO. P. MALONEY,
M. D. S. Dentiste diplomé.
150 rue du Canal.
[illegible] des colléges dentaires de la [illegible] Nouvelle-Orléans. [illegible] Extraction des dents sans douleur.
Vend des matériaux de tout genre pour dentistes, aux prix de fabrique.

JOSEPH BAUER,
DENTISTE,
130 - - - Esplanade - - - 130
Près Rampart.

VOULEZ-VOUS VOIR?
ET VOIR PARFAITEMENT?
ALLEZ ALORS CHEZ
E. CLAUDEL, opticien,
Anciennement chez O. DUHAMEL
96 rue du Canal, près Camp.
Et achetez-y une paire de LUNETTES [illegible] en argent, en acier ou en nickel.
VERRES de tout genre.
Véritable cristal de roche.
Essayez-les et vous n'aurez affaire à personne [illegible].
[illegible] de LORGNONS D'OPERA.
Réparation de tous les INSTRUMENTS d'optique, de mathématique, de machine [illegible] de philosophie.
Batteries électriques, Microscopes, etc.
Thermomètres, Verres d'optique, Instruments [illegible].

QUEYROUZE & BOIS,
MARCHANDS EN GROS DE
GROCERIES, VINS, LIQUEURS
Toutes sortes de Produits de l'Ouest
AUX PLUS BAS PRIX.
Coin Vieille-Levée et Bienville.

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

LE CLICHE CI-DESSUS EST LA MARQUE DU VERITABLE ET GENUINE
PIKE'S MAGNOLIA WHISKEY
signée par MM. F. W. JOHNSON & CO., [illegible] seuls propriétaires.
Entre les PREMIERES MAISONS de gros [illegible] qui en vendent à la Nlle-Orléans

Brasseries.

Marais Street Steam Brewery
H. F. STURCKEN,
20, 22, 24 et 26 RUE MARAIS,
Entre Canal et St-Louis.

PELICAN STEAM BREWERY,
EUGENE ERATH,
362—RUE VILLERE—362
Entre Esplanade et Chemin du Bayou.

LIGNE COMMERCIALE FRANÇAISE
ENTRE LE HAVRE ET LA NOUVELLE-ORLEANS.
FLOTTE DE LA COMPAGNIE:

Dupuy de Lôme	3,578 Tx	Rouen	3,578 Tx
Paris	3,578 Tx	Bordeaux	3,578 Tx
Havre	3,578 Tx	Marseille	3,578 Tx
Nantes	3,578 Tx		

DUPUY-DE-LOME, capitaine Recalcaux, partira pour le Hâvre vers le 3 juin, et sera suivi par le PARIS vers le 8 juillet.
Première cabine, de la Nouvelle-Orléans au Hâvre, $65 à $80, suivant l'emplacement des lits. Prix de passage (entrepont) de la Nouvelle-Orléans au Hâvre, $40. Billets d'aller et retour (entrepont), valables pendant six mois, $68. Billets pour billets de passage (entrepont) du Hâvre à la Nouvelle-Orléans, $30, payable d'avance.
Enfants au-dessous de 12 ans, moitié prix.
A ce prix la Compagnie fournira aux passagers une bonne nourriture (avec vin ou café), lit, couvertures, etc., et les ustensiles pour les repas.
Les vapeurs de la ligne sont tous neufs, et sont construits d'une manière à assurer aux voyageurs la plus grande sûreté avec tout le confort possible.
Pour achats de billets, etc., s'adresser à
FORSTALL, ROSS & CLAYTON, 172 rue Gravier.

PHARMACIE DUCONGE.
RUE DE CHARTRES — NOUVELLE-ORLEANS.
A. CARROUCHE,
SUCCESSEUR.

Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie et favorablement connue un assortiment complet de MEDICAMENTS PATENTES, FRANÇAIS, ANGLAIS et AMERICAINS, ainsi que des DROGUES, PRODUITS CHIMIQUES, PEINTURES, PARFUMERIES, en un mot tout ce qui constitue un établissement de premier ordre. M. Carrouché reçoit directement de Paris [illegible]. La maison sollicite des ordres de la campagne et garantit de les remplir avec célérité. [illegible] du Sirop pectoral balsamique de Duconge.
Agence pour la vente du Willcox's [illegible] Remedy.

THE MUTUAL
ACCIDENT AND ENDOWMENT ASSOCIATION OF NEW ORLEANS.
(Association mutuelle de dotation en cas d'accident.)
Bureau: 137 RUE GRAVIER.
INCORPORÉE CONFORMÉMENT AUX LOIS DE LA LOUISIANE.
OFFICIERS.
GEO. NICHOLSON, Président. — SAM'L M. TODD, Vice Président.
E. F. BRIDEWELL, Secrétaire et Trésorier. — MOSES CLARK, Assistant Secrétaire.
J. D. C. STEVENSON, Agent Général.
Banque Nationale de l'Union, Dépositaire.
DIRECTEURS.
H. Dudley Coleman, B. F. Chambers, D. M. Kilpatrick, Col. Geo. Moorman, Geo. Nicholson, F. C. Graves, Jno. K. Renaud, M. L. Magnion, Sam'l M. Todd, E. F. Bridewell, Moses Clark, Jno. D. C. Stevenson.

The SOUTHERN BENEVOLENT & MUTUAL RELIEF ASS'N
L'Association de Bienfaisance et d'Assistance Mutuelle du Sud.
NOUVELLE-ORLEANS, LNE.
Hon E. N. OGDEN, Président,
Hon JESSE K. BELL, Vice-Président,
JOHN V. HARDIE, Trésorier,
G. W. TERRELL, Secrétaire et Gérant-Général,
SAM'L LOGAN, M. D., Médecin-Actuaire.
Lisez l'exposé suivant des sommes totales qu'ont payées quelques-uns de nos nombreux membres les deux dernières années (2 années) telles que prises des Livres de l'Association:

FAITS ET CHIFFRES.

Noms des Membres.	Ages	Montant des certificats.	Sommes totales pay. à la S. B. & M. R. A. en 2 a's	Coût du vieux plan pour la même durée.	Mont. économ. en 2 ans avec notre plan.
Chas. E. Singleton	[illegible]	$5000	$182 10	$945 40	$763 30
Jules Tuyes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
L. E. Gardner	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sam'l L. James	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mme. Louis Buck	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sam. Logan, M. D.	[illegible]	5000	[illegible]	436 00	[illegible]

L'exposé qui précède est celui des primes pour DEUX ANS: Une moitié de ces primes sera pour UNE ANNÉE. Des polices pour des montants moins élevés coûteront proportionnellement moins. Le même COUT COMPARATIVEMENT FAIBLE s'appliquera à CHACUN des MEMBRES partout; c'est le meilleur marché qu'offre notre Association. Négociants, Banquiers et autres faites vos créanciers entrer dans notre Association et gardez leurs certificats comme collatéraux comme vous faites pour les polices d'assurances contre les incendies. Cela ne vous coûtera que quelques dollars et peut vous en sauver des milliers. Faites-en partie dès ce jour; demain il peut être trop tard. Pour des circulaires et des détails plus amples, venez au bureau, No 63 rue Carondelet, ou écrivez à
G. W. TERRELL, Secrétaire et Gérant-Général.
Nos certificats se paient maintenant en plein.

Use Lawrence & Martin's TOLU ROCK & RYE

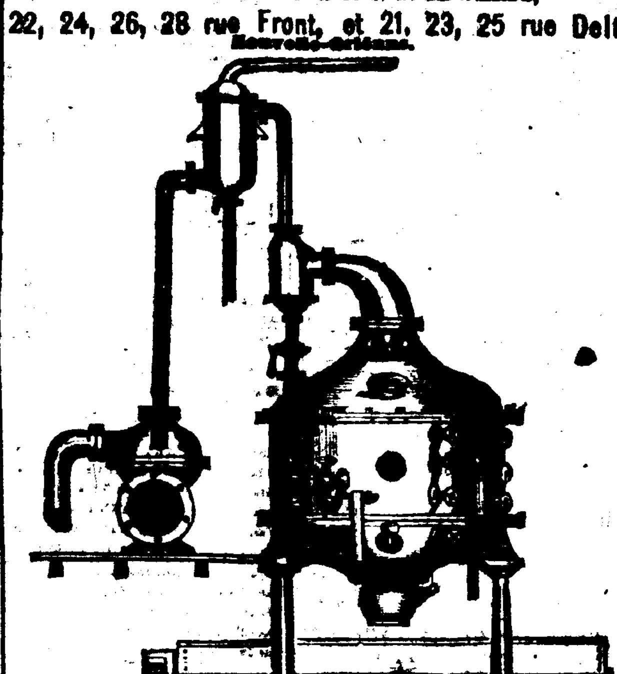
Pour les RHUMES, MAUX DE GORGE, BRONCHITES, L'ASTHME, la PNEUMONIE, la PHTHISIE, les MALADIES DE LA GORGE, de la POITRINE et des POUMONS.

BALSAM DE TOLU a toujours été un des plus puissants remèdes de la FACULTÉ MÉDICALE contre les atteintes de RHUMES, des BRONCHITES, l'ASTHME, les MAUX de GORGE, la CONSOMPTION à leur début et à des périodes avancées, et contre toutes les MALADIES de la GORGE, de la POITRINE et des POUMONS, mais il n'a jamais été utilisé plus avantageusement qu'en mélange avec le TOLU ROCK and RYE. Ses propriétés adoucissantes sont celles d'un stimulant et d'un tonique capables de refaire le système après que le rhume a été guéri. Prix du quart de bouteille: $1.00.

ATTENTION! Ne vous laissez pas tromper par les marchands qui tentent de substituer du ROCK and RYE au lieu de notre TOLU ROCK and RYE, qui est le seul article médicamenté — le véritable a une étiquette enregistrée sur chaque bouteille; ce qui permet de le vendre par les Droguistes, Grocers et marchands partout, SANS TAXE OU LICENCE SPECIALE.

TOLU ROCK and RYE Co., Propriétaire, 41 rue River, Chicago, I
A vendre en gros par F. Hollander, I. L. Lyons & Co; E. J. Hart & Co; Finlay Preston & Co Schmidt & Ziegler.

JAMES D. EDWARDS
Successeur de DAN'L & JAS. D. EDWARDS,
22, 24, 26, 28 rue Front, et 21, 23, 25 rue Delta
Nouvelle-Orléans.



Appareils d'Evaporation pour Sucrerie—Une Spécialité.

Machines à vapeur. Broyeurs de jus de cannes, Saccharomètres en cuivre et en métal. Réfrigérants centrifuges en cuivre et en acier, Tuyaux en fer et raccords, de toutes grandeurs jusqu'à 8 pouces de diamètre. Articles en cuivre de toutes grandeurs et dans tous les genres.
Je suis prêt à fournir des installations complètes pour des Sucreries de toute capacité de 5 à 40 boucauts par jour. [illegible] en fer pour jus, sirop et crasse, Steam Trains, Clarificateurs, [illegible] et Vacuum Pan de toutes dimensions, avec Mélangeurs [illegible], Chariots à Canne, [illegible].
Satisfaction garantie.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE
ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.
Les magnifiques navires de cette ligne favorite pour le continent (cabines pourvues de commodités [illegible]) partiront de la jetée n. 42 de la rivière du Nord, au pied de Morton street, comme suit:
SAINT-GERMAIN, Berry, Mercredi, 24 mai.
AMERIQUE, Santelli, mercredi, 31 mai.
Prix du passage pour le H[avre]:
Première cabine (vin compris)..$80 et $100
Deuxième cabine..$60
[illegible] ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.
Entrepont, $26, avec [illegible], [illegible] vin, literie et ustensiles.
Pour billets de passage, s'adresser à
L. GRAND, Agent, [illegible] Bowling Green, lettre K.

Ligne de Bordeaux.
COMPAGNIE BORDELAISE DE NAVIGATION A VAPEUR.
Les steamers de 1re classe de cette ligne partiront comme suit:
CHATEAU LAFITE, 4000 Tonneaux (neuf)... Samedi 29 Avril
CHATEAU LEOVILLE 4000 Tonneaux (neuf) Samedi 27 mai.
1re Chambre, $80. Entrepont, $24.
W. Le Boulanger, Funch, Edye & Co., 46 Beaver Street, 27 South William St. Ag't gén. pour passa[ge]. Agents généraux.
Agents à la Nouvelle-Orléans,
A. K. MILLER & CO.,
37 rue Carondelet, Nlle-Orléans.

North German Lloyd.
Des billets de passage de Brême [illegible] du Havre à la Nouvelle-Orléans et de la Nouvelle-Orléans à Brême ou au Havre, par la voie de New-York sont émis par
[illegible] OELRICHS & Co. Agents généraux, [illegible] rue de l'Union.

LIGNE CROMWELL.
POUR NEW-YORK DIRECTEMENT.
Partant MERCREDI, 17 mai à 8 h. A. M.
Cette ligne se compose des steamers suivants—
KNICKERBOCKER, HUDSON, LOUISIANA, NEW ORLEANS.
Le steamer
NEW ORLEANS,
Capt. T. P. C. Halsey,
Partira de son quai, au pied de la rue Toulouse.
ASSURANCE PAR CETTE LIGNE [illegible].
Passage—Cabine..$40
Entrepont..$20
Cette ligne prend du fret et donne des connaissements pour Liverpool, Brême et le Havre.
Pour fret ou passage s'adresser à
ALFRED MOULTON
[illegible] rue Carondelet No 41.

THE CROMWELL LINE.
FOR NEW-YORK DIRECT
To sail on WEDNESDAY, may 17 at 8 A. M.
This line is composed of the following steamships—
KNICKERBOCKER, HUDSON, LOUISIANA, NEW ORLEANS.
The steamship
NEW ORLEANS, Capt. T. P. C. Halsey,
will leave her wharf, foot of Toulouse street.
INSURANCE BY THIS LINE [illegible] PER CENT
Cabin Passage..$40
Steerage..$20
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,
41 Carondelet street.

VAPEURS.

Paquebots du matin, pour Vicksburg. Départs SAMEDIS, à 5 h. P. M.
Pour Vicksburg, Davis Bend, Natchez et tous les [illegible].
NATCHEZ, T. P. Leathers, Capitaine, J. P. Mass, Commis.
Se rattache à Vicksburg à la Ligne Pacquet pour [illegible].
Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à JOHN [illegible], 194 rue Commune.
11 sept—

Paquebot bi-hebdomadaire du haut de la Côte.
Partant tous les LUNDIS à 5 P. M. et les VENDREDIS à 10 A. M.
Pour Thibodaux et les débarcadères intermédiaires.
BELLE OF THE COAST.
J. F. Aucoin, Capitaine, E. Pharis, Commis, [illegible] les MERCREDIS et DIMANCHES en plein jour.
Pour fret ou passage s'adresser à bord, ou à E. RIVET, No 185 rue Decatur.

Ligne hebdomadaire indépendante de la côte, Donaldsonville, Lafourche et Ascension Valley.
Départ tous les JEUDIS soir à 5 heures. Le bon bateau à vapeur
STE-MARIE.
E. B. BELL, maître.
J. F. [illegible], commis.
Fret régulièrement comme il est indiqué plus haut. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à W. E. GREATHOUSE, 194 rue Commune.

Steamer de la Malle des Etats-Unis
NEW CAMELIA,
SERVICE D'ETE.
A PARTIR DU 1er MAI 1882,
Le steamer partira de Milneburg, à l'arrivée du train qui laisse la gare de Mobile, au pied de la rue du Canal comme suit:
TRAINS.
Lundis et Jeudis, pour Mandeville, Lewisburg, Madisonville, Old Landing..1 p. m.
Mardis, [illegible] et Samedi, pour Mandeville, Lewisburg et Madisonville, allant [illegible] Old Landing..4 p. m.
EXCURSIONS:
Mercredis, pour Mandeville et Old Landing..8 a. m.
Dimanche, pour Mandeville et Old Landing..7 a. m.
Mercredis, pour Mandeville et Madisonville..5 p. m.
Dimanche, [illegible] pour Madisonville..6 p. m.
RETOUR:
Laissera Madisonville lundis, mercredis, jeudis et samedis..5 a. m.
[illegible] Old Landing, mardis et vendredis..6 a. m.
[illegible] Old Landing, Excursions du mercredi et dimanche..5 p. m.
Prix, 50 cts. pour aller et autant pour le retour. Les jours d'excursion, 50 cts., aller et retour. Enfants, moitié prix.
[illegible] tous les jours à la gare des marchandises du Louisville et Nashville Railroad, au pied de la rue du Canal.
W. G. COYLE, Agent, 33 rue Carondelet.

CHEMINS DE FER

Chemin de Fer Pontchartrain.
HEURES DE DEPART ET D'ARRIVEE.
MILNEBURG.
A partir de LUNDI, 15 mai, les trains partiront comme suit:
TOUS LES JOURS.

De la ville.	De Milneburg.
6:00, 7:30, 9:22, 10:33 a. m.	6:00, 7:00, 8:37, 10:09, 11:33 a. m.
1:00, 1:40, 2:22, 3:10 4:00 p. m.	1:42, 2:24, 3:02, 3:52
4:25, 5:00, 5:10, 6:48 p. m.	4:40, 5:10, 5:04, 6:40 p. m.
7:36, 8:10, 8:46, 10:00 p. m.	7:18, 8:06, 8:48, 9:30 p. m.

Les trains de 9:22 h. a. m. et de 1 h., 1:40, 4:09, 6:46 p. m. partiront de la gare de la rue du Canal.
Les heures sont celles de la ville.
J. T. HARAHAN, Président

LES VOYAGEURS
—POUR—
ST. LOUIS ET L'OUEST
Gagneront une nuit de voyage en prenant leurs billets pour
La Grande Route de Jackson
La seule ligne qui ait deux trains quotidiens; la seule aussi qui ait des wagons-dortoirs Pullman, allant sans changement, de la Nlle-Orléans à St-Louis.
La Route de Jackson est de 100 milles plus courte que les autres et abrège la distance de 8 heures.
Bureau, 22 rue du Camp coin Commune.
A. D. SHELDON, Ticket Agent.
J. W. COLEMAN, Acting General Passenger Agent.

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ORLEANS, MOBILE ET ST LOUIS.
VOIE DIRECTE, ANCIENNE ET SURE des chemins de fer de la Mobile, de l'Ohio et des Iron Mountains. C'est positivement la seule route sur laquelle il y ait des Chars-dortoirs, palais de Pullman, de la Nlle-Orléans, et faisant des jonctions à la gare de l'Union à St-Louis avec les trains venant de la Nouvelle-Orléans.
Des jonctions sont faites à la gare Union de St Louis par les trains allant directement à Omaha, Milwaukee, Burlington, San Francisco, Denver, St Paul, Kansas City, Denver, Chicago, Rock Island, Minneapolis et aux Célèbres lieux de plaisance d'été du Michigan, Iowa, Wisconsin, Minnesota et à tous les points du grand Nord-Est.
Les trains de la côte du chemin de fer de Louisville et Nashville, connus maintenant [illegible] de St-Louis, ont prolongé leur [illegible] jusqu'à Mobile, tout exprès dans le but de faire jonction avec les trains de la Mobile, de l'Ohio et des Iron Mountains, garantissant ainsi aux passagers certaines jonctions avec les trains allant à et venant de St Louis, de la Nouvelle-Orléans et de tous les points de l'Ouest.
Pour des cartes, des tableaux de départs et des informations spéciales, s'adresser en personne ou par lettre à E. W. GILLESPIE, agent-général du département des passagers au Sud, [illegible] du chemin de fer de la Mobile, coin des rues St Charles et Commune Nlle-Orléans.
E. W. GILLESPIE
Agent-Général au Sud, Nlle-Orléans, Lne
J. C. WALLER,
Agent-Général du départ des passagers
Mobile, Ala.

Bureau de la Compagnie du New Orleans City Railroad, No 163 rue du Canal—Nlle-Orléans, 3 avril 1882.
Heures de départ des trains du Lac
Les dimanches, les trains partiront de la ville pour West End toutes les heures jusqu'à 3 heures de l'après-midi. Après 3 heures, ils partiront toutes les vingt (20) minutes, jusqu'à 8 heures du soir. Le dernier train quittera West End à 9 heures du soir.
Les autres jours, les trains partiront de la ville pour West End toutes les heures, à partir de 10 heures du matin jusqu'à 3 heures du soir, et le dernier train de la nuit quittera West End à 9 heures du soir. Le tout jusqu'à nouvel ordre.
F. WINTZ, surintendant-général.

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAILROAD.
La route la plus courte et la plus rapide [illegible].
AVEC SANS CHANGEMENT JUSQU'A NASHVILLE, LOUISVILLE, LYNCHBURG, ET ST. LOUIS.
TRAINS COMPLETS DE LA NOUVELLE-ORLEANS A LOUISVILLE

	Départ.	Arrivée.
Express	7:45 a. m.	10:37 p. m.
Acc. accommodation	3:07 p. m.	8:00 a. m.
Malle rapide	8:43 p. m.	9:22 a. m.
Train de la côte, Dimanche	7:17 a. m.	9:17 p. m.

UN SEUL CHANGEMENT DE CARS JUSQU'AUX VILLES DU NORD ET DE L'EST.
Bureau des billets, coin de Charles et Commune, J. H. SMITH, agent de tickets, où l'on peut s'assurer d'avance des places dans les sleeping cars.
C. P. ATMORE, Agent général pour les passagers.
JOHN KILKENNY, assistant-agent-général pour les passagers.
J. H. SMITH, Agent pour les billets.
J. T. HARAHAN, Surintendant.

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAILROAD.
Shortest and Quickest Route to all Eastern Cities.
THROUGH WITHOUT CHANGE TO NASHVILLE, LOUISVILLE, LYNCHBURG, AND ST. LOUIS.
ENTIRE TRAINS THROUGH FROM NEW ORLEANS TO LOUISVILLE.

	Leave.	Arrive.
Express	7:45 a. m.	10:37 p. m.
Coast accommodation	3:07 p. m.	8:00 a. m.
Fast Mail	8:43 p. m.	9:22 a. m.
Sunday Coast train	7:17 a. m.	9:17 p. m.

ONLY ONE CHANGE OF CARS TO NORTHERN AND EASTERN CITIES.
Ticket office, corner St Charles and Common streets, J. H. SMITH, Ticket Agent, where Sleeping Car accommodations may be secured in advance.
C. P. ATMORE, General Passenger Agent.
JOHN KILKENNY, Asst. Gen. Pass. Ag't.
J. H. SMITH, Ticket Agent.
J. T. HARAHAN, Superintendent.

Grande Route de Jackson.
Chicago, St. Louis & New Orleans R. R.
LIGNE "STANDARD GAUGE" ENTRE NORD ET LE SUD.
L'UNIQUE LIGNE ayant des WAGONS-DORTOIRS PULLMAN de la NLLE-ORLEANS JUSQU'A CINCINNATI, ST-LOUIS ET CHICAGO, sans changement de trains.
UN CHANGEMENT SEULEMENT JUSQU'A NEW YORK ET LES VILLES de l'EST.
L'UNIQUE ROUTE DIRECTE A ST-LOUIS, CHICAGO et TOUS LES POINTS DU NORD ET DE L'OUEST. Plusieurs milles plus courte et plusieurs heures plus rapide que les autres lignes.
DOUBLE TRAINS QUOTIDIENS qui partent et arrivent à la gare de la rue Calliope comme suit:

DEPART	ARRIVEE
Express No 1..8:00 A. M.	Malle No 2..7:15 A. M.
Malle No 3..4:15 P. M.	Expr No 4..11:00 A. M.
Excursion No 11..7:30 A. M.	Excursion No 12..9:00 P. M.
Mixed No 13..3:00 A. M.	Mixed No 14..10:45 P. M.

Nos 1, 2, 3 et 4 partent tous les jours—Nos 13 et 14 partent tous les jours, excepté le dimanche. Les Nos 11 et 12 le dimanche seulement.
Bureau des Billets, 22 rue du Camp, coin Commune.
A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
J. W. COLEMAN, Agent Asst Gén. des Pass.
C. M. SHEAFE, Surintendant général.

Great Jackson Route.
Chicago, St. Louis & New Orleans R. R.
The Standard gauge trunk line between the North and the South.
The ONLY LINE running PULLMAN PALACE SLEEPING CARS THROUGH from NEW ORLEANS TO CINCINNATI, ST. LOUIS AND CHICAGO, WITHOUT CHANGE of trains.
ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.
The ONLY DIRECT ROUTE to ST.-LOUIS, CHICAGO, and ALL POINTS NORTH AND WEST. Many miles shorter, and many hours quicker than any other line.
DOUBLE DAILY TRAINS leave and arrive at Calliope Street Depot, as follows:

LEAVE	ARRIVE
Express No 1..8:00 A. M.	Mail No 2..7:15 A. M.
Mail No 3..4:15 P. M.	Express No 4..11:00 A. M.
Excurs No 11..7:30 A. M.	Excurs No 12..9:00 P. M.
Mixed No 13..3:00 A. M.	Mixed No 14..10:45 P. M.

Nos 1, 2, 3 and 4 run daily—Nos 13 and 14 daily, except Sunday. Nos 11 and 12 Sundays only.
Ticket office, 22 Camp street, corner Common;
A. D. SHELDON, Ticket Agent.
J. W. COLEMAN, Acting Gen. Pass. Agent.
C. M. SHEAFE, General Superintendent

CHEMINS DE FER.

Star and Crescent Route.
VOIE FERREE
—ENTRE—
La Nlle-Orléans et Houston,
—COMPOSÉE—
DU CHEMIN DE FER MORGAN LOUISIANE ET TEXAS, CHEMIN DE FER DE L'OUEST DE LA LOUISIANE, CHEMIN DE FER DU TEXAS ET DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

DEPARTS.	ARRIVÉES.
Nlle Orléans 8 h 42 M	A Houston 6:50 A. M
Houston 9:30 P. M.	Nlle-Orléans 6:27 P. M

Chars-dortoirs entre la Nlle-Orléans et San Antonio.
Jonctions à Houston avec tous les chemins de fer de l'endroit. Durée du voyage à Galveston par cette voie, 23 HEURES. Billets à vendre et chars-dortoirs à retenir tous les jours au bureau, au coin des rues Magazine et Natchez.
C. A. WHITNEY & CIE, Directeurs.

GRAND CHEMIN DE FER
Portant la malle des Etats-Unis entre la Nlle-Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.
Le FERRY partira du pied de la rue des Champs-Elysées tous les jours, à HUIT HEURES A. M., et se reliera au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 8 h. 25 A. M.
Le fret pour tous les points du Bayou Lafourche, entre Lobdellville et Lockport, sera transporté aux taux de bateau à vapeur pour toute la saison.
Le temps du fret, pour les points sur l'Atchafalaya et la Têche, au-delà de Morgan City, est retenu pour le moment. Des contrats spéciaux pour fret sur marchandises expédiées pour ces points devront être faits, avant l'expédition avec The [illegible] A. Stephens, agent général, au pied de la rue [illegible]. Le fret pour tous les points doit être payé d'avance. Comme avantage spécial à nos clients réguliers, des taux spéciaux, sous forme de billets dits "commutation" seront accordés à ceux qui n'expédieront que par ce chemin de fer.
Afin que le fret soit promptement expédié il doit être délivré avant 3 heures; le fret reçu après cette heure partira par les trains suivants.
Billets "commutation"—500 milles pour $15.—Ces billets ne sont émis qu'en faveur des personnes à qui la compagnie juge convenable de les donner.
GEO. PANDELY, Surintendant.
Pour fret et passage s'adresser au coin des rues Magazine et Natchez.
Il ne sera point reçu de fret après 3 heures.
CHAS. A. WHITNEY & CO. Agents.
A la station Terrebonne le chemin se relie avec l'embarcadère de Thibodaux, allant Thibodaux et Houma.

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle des Marchands de la Nlle-Orléans.
No. 104 rue du Canal.
Vingt-Septième Etat Annuel.

Conformément aux dispositions de sa charte, la compagnie publie l'exposé suivant:
Primes reçues pendant l'année échue le 31 mai 1881, y compris les primes non acquises de l'année précédente—

Risques de feu	$[illegible],580 92	
Risques maritimes	26,455 71	
Risques de rivières	25,519 80	
Total des primes		$[illegible],505 42
Moins primes non acquises		84,069 00
Primes nettes 31 mai 1881		$234,506 42

PERTES PAYEES—

Sur risques de feu	$64,282 90		
Sur risques maritimes	5,182 27		
Sur risques de rivières	6,931 56		
Taxes et dépenses, moins intérêts	25,233 87		
Réassurances et primes remboursées	16,943 41		126,574 06
Profit			$128,926 4

La compagnie a l'actif suivant:

Propriétés foncières	$[illegible] 00
Bons de ville ($42,650)	12,000 00
Actions de banques, de chemins de fer et autres	71,687 12
Billets garantis par hypothèques ou nantissement	145,353 68
1442 actions de la compagnie des Water Works de la Nlle-Orléans	44,315 00
Billets à recevoir	59,002 55
Primes en voie de collection	36,225 28
Scrip de ville ($6,379 30)	2,000 00
Jugements sur billets hypothéqués	7,200 00
Argent en caisse	76,571 72
	$607,546 23

L'exposé ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.
P. FOURCHY, Président.
G. W. NOTT, Secrétaire.
Etat de la Louisiane, Paroisse d'Orléans, Ville de la Nlle-Orléans.
Signé et assermenté devant moi ce 11ème jour de juin 1881.
MICHEL V. DEJEAN, Notaire.

A une réunion du Conseil de Direction tenue le 11 juin 1881, il a été résolu de déclarer un dividende en argent de 25 pour cent sur les primes nettes participantes pour l'année échue le 31 mai 1881 payable le troisième lundi de juillet prochain.
Six pour cent d'intérêt sur le fond capital pour l'année expirant le 31 mai 1881, sont payables sur demande.

DIRECTEURS
P. Maspero, J. J. Fernandez, Paul Fourchy, John Geddes, John R. Lallande, D. Fatjo, Edward Toby, D. A. Chaffraix, M. W. Smith, Chas. Lafitte, R. W. Taylor.

LIVERPOOL and LONDON and GLOBE INSURANCE COMPANY.
Département du Sud.
Bureau: coin Carondelet et Gravier.
Le capital de cette Compagnie est de DIX MILLIONS DE DOLLARS, lequel doit s'ajouter la responsabilité illimitée des propriétaires.

Etat de situation de la Compagnie, 1er Janvier 1881:

Actif brut provenant des incendies	$12,167,538 4
Passif sur les incendies, y compris le capital payé	5,875,957 54
Excédent net	$6,291,580 [illegible]

Etat de situation de la succursale des E.-U. 1er juillet 1881.

Actif	$4,592,242 13
Passif	2,550,160 32
Excédent	2,042,081 66

On sollicite des assurances pour risques de toutes sortes. Le Bureau des Directeurs, est pleinement autorisé à régler et payer toutes les pertes survenant en cette ville, ce qui place la Compagnie sur un pied d'égalité avec les compagnies locales, opérant en vertu de chartes conférées par les lois de l'Etat.

Bureau de Directeurs.
J. F. SCHRODER, Esq., Chairman, de la maison L. Christ & Co.
NEWTON BUCKNER, Esq., de la maison Buckner & Co.
PERRY NUGENT, Esq., de la maison Nugent & Lalande.
PETER ANDERSON, Esq., de la maison Anderson & Simpson.
HENRY V. OGDEN, Secrétaire Résident.
JULES P. ROUX, Assistant Secrétaire Résident.
CLARENCE F. LOW, sous-assistant secrétaire Résident.
Nlle-Orléans, 20 octobre 1881.

ASSURANCES

Etat Annuel de la Compagnie d'Assurances de la Nlle-Orléans.
Pour l'année expirant le 31 décembre 1881.

Primes sur les incendies	$285,620 68	
Primes maritimes	73,934 07	
Primes de rivières	33,776 02	
		$393,330 77
Plus, primes acquises de l'année dernière		102,601 36
		$494,932 06 [illegible]
A déduire— Primes non acquises	$87,963 10	
Primes remboursées	22,213 78	
Réassurances	23,012 35	
		136,200 23
Primes nettes acquises		$358,712 80
A ajouter— Intérêt, loyer et sauvetage	$36,465 98	
Profits accumulés	114,399 99	
		150,835 97
		$512,548 [illegible]
A déduire certaines— Feu..$119,457 92 Marine 33,048 15 Rivière 31,169 95		$183,675 92
Réfaction, commissions d'agence, taxes, salaires, Board of Underwriters, dépenses générales	124,299 27	
Dividende semestriel de juillet 1881	25,000 00	
Dividende semestriel de décembre 1881	25,000 00	
		257,975 20
		$166,572 38
A déduire— Réclamations réglées et dues	$11,625 33	
Réclamations non réglées	21,200 00	
Réclamations douteuses	7,500 00	
Réclamations non acceptées	6,000 00	
		46,325 33
Surplus net		$110,247 05

La Compagnie possède l'actif suivant:

Argent dans les banques	$42,197 61
Bons des E.-U., 4 p. cent	224,650 00
Propriétés foncières à la Nlle-Orléans	79,440 00
Billets de liens hypothécaires	161,390 92
Billets sur nantissement	12,850 00
Prêts sur demande	94,500 00
Billets à ordre en règlement de primes	17,108 48
Bons des Waterworks de la Nlle-Orléans	22,250 00
Bons du New-Orleans City Railroad	29,635 00
Bons de la Levee Steam Cotton Press	22,000 00
Bons du New-Orleans and Pacific Railroad	1,850 00
Bons de la Manufacture de Glace de la Louisiane	11,560 00
Bons du Bataillon d'Artillerie Washington	380 00
Actions du City Railroad	1,792 50
Actions de la State National Bank	642 50
Actions de la Valette Dry Dock Company	3,000 00
Actions de l'Importers' bonded warehouse	875 00
Actions du New Louisiana Jockey Club	750 00
Compte en suspens	442 76
Primes en cours de collection	56,736 32
Dû par des agents et en cours de transmission	27,815 06
	$774,712 28

PASSIF.

Fonds capital	$500,000 00
Réserve pour réassurances	87,963 10
Dividendes non réclamés	4,394 77
Dû par d'autres compagnies pour réassurances	1,761 08
Dividende pour décembre 1881	25,000 00
Réclamations comme ci-dessus	46,325 33
Surplus en réserve	110,247 55
	$774,712 28

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 12 janvier 1882.
JAS. FAHEY, Notaire.

Nous, soussignés, comité spécial désigné par le Conseil de Direction de la Compagnie d'Assurances de la Nouvelle-Orléans, pour évaluer l'actif de ladite Compagnie, déclarons par le présent avoir fait un examen minutieux, l'évaluation de cet actif, comme il est spécifié ci-dessus, est vraie et correcte.
A. SCHREIBER, ANT. CARRIERE, W. A. BELL, E. GALLY.

A un meeting du Conseil de Direction tenu le 12 janvier 1882, il a été résolu de payer, sur demande, le dividende semestriel accoutumé de [illegible] pour cent sur le fonds capital aux actionnaires en date [illegible].
Nouvelle-Orléans, 12 janvier 1882.
DIRECTEURS:
JULES ALDIGÉ, E. GALLY, THEO. BRIERRE, CHAS. LAFITTE, W. A. BELL, PIERRE POUTZ, ANT. CARRIERE, A. SCHREIBER, CHAS. T. DUGAZON, CHAS. E. SCHMIDT, A. FATJO, JULES TUYES.

Merchants' Mutual Insurance Company, of New Orleans.
104 Canal street.
TWENTY-SEVENTH ANNUAL STATEMENT.
In conformity with the requirements of their Charter, the company publish the following statement:
Premiums received during the year ending May 31, 1881, including unearned premiums of the previous year—

On Fire Risks	$[illegible],530 91	
On Marine Risks	26,455 71	
On River Risks	25,519 80	
Total Premiums		$[illegible],505 42
Less Unearned Premiums		84,069 00
Net Earned Premiums May 31, 1881		$234,506 42
Losses paid— On fire risks	$64,282 90	
On marine risks	5,182 27	
On river risks	6,931 56	
Taxes and expenses less interest	25,233 87	
Reinsurance and return premiums	16,943 41	126,574 06
Profit		$128,926 40

The Company has the following Assets:

Real Estate (market value)	$[illegible] 93
City Bonds ($42,650)	12,000 00
Bank, railroad and other Stocks	71,687 12
Notes secured by mortgage and pledge	145,353 68
1442 shares New Orleans Water Works Co	44,315 00
Bills receivable	59,002 55
Premiums in course of collection	36,225 28
City Time ($6,379 30)	2,000 00
Judgments	7,200 00
Cash on hand	76,571 72
	$607,546 23

The above Statement is a true, 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 11th day of June, 1881.
MICHEL V. DEJEAN, N. P.

At a meeting of the Board of Directors, held on the 11th day of June 1881, it was resolved to declare a cash dividend of 25 per cent on the net earned participating premiums for the year ending 31st May 1881, payable on the third Monday of July next.
Ten per cent interest on the capital stock for the year ending 31st May, 1881, is payable on demand.

Directors.
P. MASPERO, J. J. FERNANDEZ, PAUL FOURCHY, JOHN GEDDES, JNO. R. LALLANDE, D. FATJO, EDWARD TOBY, D. A. CHAFFRAIX, M. W. SMITH, CHAS. LAFITTE, R. W. TAYLOR.

Liste complète des navires dans le Port de la Nlle-Orléans
Comprenant [illegible] de leurs capitaines, [illegible] du tonnage, du mouillage et de la destination.

STEAMERS.
Australian Ang 2499 Sandrey pour Liverpool 30 1er dist T A G Forwood
Espagnol Esp 1[illegible] Lazaraga pour Malaga [illegible]
E B Ward Jr Am [illegible] pour Boston 14 1er dist [illegible]
Wautauga Mex [illegible] pour Alger, Avandano Bros
Guelia Am [illegible] pour Alger C A Whitney &co
Harlem Am 1163 Hopkins pour Alger C A Whitney &co
Lucy P Miller Am 533 Doane pour 15 1er dist W D Clarke &co
Margaret Am 506 Otteson pour Belize Hon 16 1er dist, S Otari & Bro
New York Am 2285 Quick pour New York Alger C A Whitney &co
Puertoriqueno Esp 2063 Yzaguirre pour le Havre 46 2e dist L LaCombe &co
St Mary Am 1095 Brown pour Alger C A Whitney &co
Tobasco Mex 279 Powell pour Alger, Avandano Bros
W G Hewes Am 1118 Brown pour Alger C A Whitney &co

NAVIRES
Annie Bingay Ang 1076 Walker pour 11 1er dist Norton & Bell
Alice M Minot Am 1094 Whitmore pour le Havre 42 4e dist A K Miller &co
Crescent City Am 1205 Kelley pour 18 2e dist, au capitaine
J C Robertson Ang 1093 Davis pour Aspinwall 32 1er dist Norton & Bell
Orient Am 1633 Allen pour 27 1er dist, Silas Weeks &co

BARQUES.
Carmen Devo Ang 1064 Saunders pour le Havre 40 4e dist, Hall & Vaughan
Commodore Dupont Am 435 Crockett pour Gretna A K Miller &co
Edward Cushing Am 497 Bickmore pour Pointe Norton & Bell
Hyperion Aut 935 Zar pour l'Europe 23 3e dist, S A Cosulich
Luigi Raggiero Ital 506 Callone pour Buenos 35 3e dist, A K Miller &co
Maria Adelaide Ital 484 Naccari pour 14 1er dist Joe Kelley
Mary Durkee Ang 905 Newcomb pour Gretna, Hall & Vaughan
Nannie T Bell Am 434 Fitts pour Vendome Gretna, Joe Kelley
Seaward Ang 680 Copp pour 11 1er dist, DeWolf & Hammond

BRICKS.
W J Phillips Am 210 Degay en détresse Gretna, Joe Kelley

GOELETTES.
Etta E Sylvester Am 90 Travers pour Pic Tier, D Cafalu & Son
Jennie Wood Ang 190 Blair pour Bay Islands 12 1er dist, S Otari & Bro
Jennie S Hall Am 451 Hall pour 7 2e dist, Norton & Bell
Mary Ellen Ang 51 Arnot pour 14 1er dist, E M Sivori
R B Leeke Am 66 Messina pour Bay Islands 14 1er dist, G Grande

LISTE DE NAVIRES
En partance pour la Nouvelle-Orléans

NEW-YORK.
Steamship Knickerbocker, Kemble...parti 13 mai
Steamship Morgan City, Adams...parti 13 mai
PORTLAND, ME
Goelette Wm E Lee, Weeks...expédiée 22 avril
PHILADELPHIE.
Barque Geo W Sweeney, Robinson, partie 20 avril
DAMARISCOTTA, ME.
Barque Nellie May, Austin...partie 10 avril
Barque Nelson Bartlett...partie 27 avril
BANGOR, MAINE
Goelette Annie E Kranz, Perveres, partie 24 avril
Goelette Mathilda Kranz, Rich...expédiée 2 mai
WATERFORD
Barque Landseer, McLeon...partie 23 mars
LIVERPOOL
Steamship Legislator, Bailey...en chargement 1 avril
Navire Cyrene, Parker...parti 5 avril
Barque Yarmouth, Baker en chargement 25 avril
Barque Palermo, McLaughlan...partie 21 avril
Barque Landseer, McKeon...partie 11 mars
Barque Mary Durkee, Newcomb...partie 21 fév
LONDRES.
Steamship Colla, Leighton...en chargement 26 avril
Navire Hagenes, [illegible] en chargement 26 fév
PLYMOUTH.
Navire Friedrich, Bruggemann...parti 3 avril
CARDIFF.
Steamship Prinz Frederick Carl, Mohr. parti 18 avril
Navire Lizzie Moses, Shoer...parti 2 avril
HAVRE.
Steamship Dupuy de Lome...parti 26 avril
Barque Helene, Ivanchich...partie 20 mars
Navire Caledonia, Potter...parti 24 mars
Barque Ontario, Mosher...partie 14 mars
BORDEAUX.
Barque Mirto E Cordich...partie 18 avril
BREME.
Navire Constantin, Kahlken...parti 12 mars
Navire Friedrich, Bruggemann...parti 12 fév
GENES.
Barque Arcidaca Radolfo, Martinolich, partie 20 avril
CASTELMARE.
Barque Nuevo Mondo, Navasco...partie 25 mars
ASPINWALL.
Navire De Martha, Franchemer...parti 3 mai

TRAMWAYS
CHEMINS DE FER URBAINS DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

Point Central.

Pour les [illegible] 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 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 suivent 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 longent 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 descendent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania prennent 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 Poydras pour entrer dans la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

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

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

La rue des Remparts et la rue de l'Esplanade sont deux des plus belles rues de la Nlle-Orléans: elles sont larges et bordées de maisons élégantes et en général 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 station 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 courses. 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 [illegible] rue [illegible]

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 Annunciation, et suivent cette dernière rue, en contournant la Place Annunciation, jusqu'à la station d'arrivée, située dans Louisiana Avenue. Pour le retour, ils prennent la rue Chippewa jusqu'à la Place Annunciation 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 où à Napoleon Avenue pour revenir en ville par les voitures du chemin de fer de Carrollton.

Lignes de la rue St. Charles

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

Le retour s'opère par 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, [illegible] 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 à Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. De là, on peut prendre le train pour aller à Milneburg, sur les rives du lac.

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

FEUILLETON

No 20. — Commencé le 9 avril

LE MAITRE DE FORGES

Par GEORGES OHNET.

[illegible]
XIX
[Suite]

Claire se tenait, dans un horrible serrement de cœur, le rond-point couvert de médecins, [illegible] jeunes femmes élégamment parées, et la belle [illegible] au pied de la Varenne. Tout, ce jour-là, était gai, brillant, [illegible] alors, mais qu'était-ce que sa jalousie auprès de la haine qu'elle éprouvait en ce moment? Elle avait sous les yeux ces deux hommes qui allaient s'entre-tuer à cause d'elle. Dans un instant, l'un d'eux tomberait dans l'herbe verte.

Un nuage passa sur ses yeux. Elle dut se cramponner à la balustrade pour ne pas tomber. Sa faiblesse fut de courte durée. Elle se redressa, avec une horrible anxiété.

Les deux adversaires étaient maintenant en place. M. Moulinet venait de s'écrier d'une voix suppliante:

—Messieurs, par grâce, messieurs...

Il avait été entraîné par La Brède qui le sermonnait sévèrement dans un coin. Octave remit à Philippe son arme, et se recula vivement. La Brède demanda d'une voix ferme:

—Messieurs, êtes-vous prêts?

Le duc et Philippe répondirent simultanément: Oui.

Le jeune homme reprit, comptant lentement: Un!... Deux!... Trois!...

Claire vit les deux pistolets s'abaisser ensemble. Dans cette seconde suprême, elle perdit la raison. Un mouvement insensible la jeta en avant, elle poussa un cri, franchit d'un bond les marches du kiosque et se ruant au-devant du coup qui menaçait Philippe, elle boucha de sa blanche main le canon du pistolet de Bligny.

Une détonation éclata. Claire devint pâle comme une morte. En agitant avec frénésie sa main labourée et sanglante, elle éclabousse de larges taches rouges le visage du duc. Puis, poussant un profond soupir, elle tomba évanouie.

Il y eut un moment de confusion indescriptible. Le duc avait reculé plein d'horreur, en sentant tomber sur lui cette pluie chaude et vermeille. Philippe, d'un bond, avait saisi Claire, et la soulevant comme il eût fait d'un enfant, il l'avait portée dans la voiture qui attendait au détour de la route.

Les yeux de la jeune femme étaient fermés. Anxieusement, le maître de forges aidé par le médecin soulevait la pauvre main mutilée. Il baisa avec adoration cette chair qui souffrait pour lui. Très assombri, le médecin, avec une adresse de femme, avait manié le bras de Claire.

—Rien de brisé, dit-il enfin avec allégement. Nous en sommes quittes à meilleur compte qu'on ne pouvait l'espérer. La main, il est vrai, sera bien abîmée... Mais Mme Derblay s'en tirera en n'ôtant point ses gants....

Il se mit à rire, retrouvant son sang-froid d'opérateur. Puis, il arrangea les coussins de la voiture pour que la jeune femme fût bien à l'aise.

Philippe, encore bouleversé, ne quittait pas Claire du regard.... Son évanouissement prolongé l'inquiétait. Le baron, en l'appelant, le ramena à la situation. La Brède, très agité, accompagnait M. de Préfont.

—Je suis chargé, monsieur, par le duc de Bligny, de vous exprimer son profond regret du malheur dont il est la cause bien involontaire. L'accident arrivé à Mme Derblay l'afflige gravement, et ses idées, se trouvent fort modifiées. Il lui paraît maintenant impossible de donner suite à l'affaire engagée. Le courage de Mme, sont est au-dessus de toute discussion. Le vôtre également, monsieur. Nous sommes tous gens d'honneur... Le secret de ce qui vient de se passer sera fidèlement gardé.

Le maître de forges dirigea ses regards vers le duc Bligny, tremblant et livide, adossé à une barrière, essuyant machinalement son visage. Et chaque fois, avec un désespoir douloureux, il ramenait la fine batiste marquée d'une tache rouge. Il pensa que sa balle aurait pu atteindre Claire mortellement, briser son beau front, ou trouer sa blanche poitrine. En cet instant, il se jugea sévèrement, eut horreur de ce qu'il avait fait, et résolut de s'écarter à jamais de la route de celle qui, à cause de lui, avait tant souffert.

La Brède continuait à parler à Philippe avec une émotion qui ne lui était pas habituelle. Le maître de forges entendit vaguement que le jeune homme lui témoignait ses regrets personnels. Il se laissa serrer, par lui, la main avec vigueur. Et voyant le duc qui s'éloignait, entraîné par Moulinet, il poussa le médecin dans la voiture, monta sur le siège, prit les guides et partit rapidement.

Dans la grande chambre tendue de vieilles tapisseries sur lesquelles de jeunes déesses emplissaient la coupe des guerriers comme pendant la longue maladie de Claire, Philippe, silencieux, était assis au pied du lit.

La jeune femme, en proie à la fièvre, n'ayant pas encore repris connaissance depuis une grande heure, s'agitait sur son oreiller. Elle ouvrit les yeux. Son regard vague chercha Philippe. Le maître de forge se leva vivement et se pencha vers la jeune femme. Un sourire passa sur les lèvres de Claire. De son bras nu elle entoura le cou de son mari et l'attira tendrement. Dans son cerveau troublé la notion exacte des choses n'était pas encore revenue. Il lui semblait flotter immatérielle dans des espaces célestes. Elle ne souffrait pas. Une langueur délicieuse l'avait envahie. Si bas, que Philippe l'entendit à peine, elle murmura:

—Je suis morte, n'est-ce pas, mon bien-aimé et morte pour toi. Que je suis heureuse. Tu me souris, tu m'aimes. Je suis dans tes bras. Que la mort est douce! Et quelle adorable éternité!

Soudain le son de sa voix la réveilla. Une douleur aiguë lui traversa la main. Elle se rappela tout: son désespoir, ses angoisses et son sacrifice.

—Non! j'existe, s'écria-t-elle.

Elle repoussa Philippe, et le regardant éperdue, comme si sa vie ou sa mort allait se décider par une parole:

—Un seul mot, dit-elle, réponds? M'aimes-tu?

Philippe lui montra un visage rayonnant d'ivresse:

—Oui, je t'aime, répondit-il. Il y avait deux femmes en toi. Celle qui m'a fait tant souffrir, n'est plus. Toi, tu es celle que je n'ai jamais cessé d'adorer.

Claire poussa un cri, ses yeux s'emplirent de larmes, elle s'attacha désespérément à Philippe, leurs lèvres se touchèrent et, dans une extase inexprimable, ils échangèrent leur premier baiser d'amour.

FIN.

Deux jolies notes de M. Louis Depret, dans la Flandre:

L'amitié n'est plus de notre monde. On ne la retrouverait guère que dans quelques [illegible] il dure rarement; la [illegible] au moins cette jardinée aux paroles politiques (auxquels nous devons la sincère [illegible] de ces termes: mot connu [illegible]) qu'ils ont essayé de faire revivre quelque chose comme l'amitié. C'est une solidarité qui n'est pas toujours très solide, et qui s'appuie non plus sur la qualité personnelle et nominative, mais sur le nombre anonyme. Cependant, elle donne à l'homme l'illusion de n'être pas seul dans les misères du monde, et l'assurance d'être toujours, dans son corps ou dans sa renommée, défendu par quelqu'un.

—Mon droit!... Je ne connais que ça.
—Cela n'est point assez, mon ami... Allez apprendre le reste.

—Jeunes et vieillards sont faites usage d'un [illegible] [illegible].

Au sujet du tunnel de la Manche, la "Revue Britannique" a publié un intéressant article dans lequel l'état des fonds du détroit est décrit en ces termes:

La Manche n'est plus une mer, mais un archipel d'îlets déjà formés ou en voie de formation, séparés les uns des autres par d'étroits canaux. Entre Calais et Ramsgate, certaines de ces îles sous-marines sont déjà assez élevées pour porter des phares, et toutes sont assez solides pour se couvrir de fortifications terrestres ordinaires, capables de croiser leurs feux dans toute la longueur du détroit.

Le maximum de profondeur du détroit entre le cap Grinez et Folkestone est de 60 mètres, et la moyenne de 30; la distance est de 28 kilomètres, de sorte qu'en noyant dans la Manche un bloc égal aux fortifications de Paris, on aurait une chaussée suffisante pour résoudre le problème de la traversée à pied sec. Les difficultés de cette entreprise ne sont point techniques, on fait aujourd'hui des travaux beaucoup plus difficiles que celui-là; mais ce qu'il y a lieu de remarquer, c'est qu'une pareille digue changerait le régime des eaux de la Manche, parce que, malgré toutes les ouvertures qu'on y pratiquerait pour les besoins de la navigation, les sables qu'y amène le gulf stream, et que le reflux n'éloigne que très imparfaitement s'amasseraient en de telles quantités qu'il aurait bientôt obstrué le canal tout entier.

C'est ainsi que s'est formé cet immense éventail de banc de sable qui menace déjà le port de Calais et s'étend au loin dans la mer; une longue bande de terrain allant jusqu'à la Belgique pourrait être facilement gagnée par des travaux semblables à ceux qui ont créé la Hollande.

Ainsi, quoi que fasse l'Angleterre, la France va au-devant d'elle sans qu'il y ait besoin de travaux spéciaux; les quatre bancs qui avoisinent Calais peuvent être convertis de forteresses et les canaux qui les séparent comblés de torpilles de manière à les interdire à une flotte anglaise.

—Les matières sucrées sont l'objet de falsifications nombreuses. Une des fraudes les plus répandues consiste à remplacer le sucre ordinaire ou sucre de canne ou de betterave par le sucre de fécule, qui au point de vue de l'hygiène est loin d'offrir les mêmes garanties. La presque totalité des sirops, confitures, bonbons vendus dans le commerce ne contiennent pas d'autre sucre que ce sucre de fécule.

Un fait curieux à coup sûr est celui-ci: le sirop de gomme du commerce qui est vendu en si grande quantité dans les cafés, ne contient ni gomme, ni sucre proprement dit. En réalité il représente un produit de transformation partielle de la fécule en sucre de fécule.

Les confitures, les gelées surtout, ne contiennent la plupart du temps pas trace de sucre, ni des fruits dont elle portent le nom. Certaine gelée, dite de groseilles, vendue actuellement sur une grande échelle, est formée de mousse de Chine, de sucre de fécule, de petites quantités d'acides tartriques et citriques et de couleur, fuchsine ou autre.

Le sucre de fécule sert également à la falsification du miel. Des industriels ingénieux à coup sûr ont d'ailleurs perfectionné cette fraude, dont ils rendent complices les abeilles elles-mêmes. Ils placent à faible distance des ruches, un certain nombre d'assiettes remplies de sucre de fécule. La production du miel se trouve accrue, paraît-il, dans des proportions extraordinaires.

Le Conseil d'hygiène et les tribunaux considèrent et poursuivent comme une tromperie sur la qualité de la marchandise la substitution clandestine du sirop de fécule au sirop de canne ou de betterave dans les produits alimentaires.

Pour reconnaître ces substitutions, il n'existe pas jusqu'à présent de moyen simple qui soit facile à exécuter ou à la portée de tout le monde. Il est nécessaire de recourir à l'usage du polarimètre, c'est-à-dire à un laboratoire de chimie, dont les bulletins d'analyse puissent servir de base à une réclamation.

—Le [illegible] est une boisson à la fois agréable au goût et précieuse à la santé.

—La ville de Paris tire profit de tout: les vieux pavés sont retaillés et vendus aux particuliers, les vieilles ferrailles provenant des crinolines d'arbres, les lanternes hors de service, la fonte, tout cela est vendu aux brocanteurs, et des sommes considérables sont retirées de tous ces objets qui paraissent être des rebuts.

Le service des domaines a décidé que cette année, l'herbe qui pousse sur la couverture des réservoirs de Paris, serait également vendue.

Autrefois ce fourrage était perdu et on ne voyait aucun moyen d'en tirer profit.

Cette herbe se trouve sur la couverture des réservoirs de Montrouge, de Belleville, de Ménilmontant, ainsi que sur les terrains dépendant de l'usine de Saint-Maur.

La récolte, qui pourra, croit-on, produire une dizaine de mille francs, sera probablement achetée par des nourrisseurs de Paris, plusieurs ayant déjà fait des offres à ce sujet.

En raison de la douceur de la température, on compte sur trois fenaisons cette année.

Dans le Charivari, M. Alphonse Lafitte donne un souvenir à un certain père Ganivet qui tenait, paraît-il, il y a une vingtaine d'années, une table d'hôte rue Cujas, alors dénommée rue des Grès.

Brave homme que le père Ganivet, tutoyant tous ses clients et faisant l'œil volontiers, ce qui rendait souvent les recettes difficiles.

Parfois, las d'attendre de l'argent qui n'arrivait jamais, Ganivet se vengeait d'une bien plaisante façon. Il condamnait toute la table aux épinards forcés.

—Mes enfants, disait-il, tant que vous ne m'aurez pas donné d'argent, vous n'aurez que du paysage.

Les bientôt de toujours manger le même paysage, plusieurs clients souvaient la situation [illegible] en remettant quelques louis à Ganivet. D'autres souscrivaient des effets de commerce.

Il me souvient qu'un étudiant lui signa un jour un billet ainsi conçu:

"Au premier novembre je paierai peut-être à M. Ganivet, la somme de..."

Ganivet accepta en souriant ce billet qui fut très bien payé à l'échéance.

Après avoir épuisé une savante série de louanges, Francis Cornu se dispose à prendre congé, et revenant au but de sa visite:

—Cher monsieur Scribe, dit-il, je vois que vous avez trop à faire pour songer à mon drame. Je vous serai donc très obligé de vouloir bien me le rendre. Je verrai si je puis en tirer parti.

—Votre drame? s'écrie Scribe en riant aux éclats. Ah! très curieux, très curieux! Votre drame?... Mais vous venez de l'entendre. C'est lui que je vous ai lu!

Francis Cornu se défend, proteste. Mais Scribe, redevenant grave, lui dit:

—Cher monsieur, j'ai trouvé dans votre drame une idée, je m'en suis servi. J'en ai tiré cet acte. Et comme l'idée est à mes yeux au moins la moitié d'une pièce, la Chanoinesse est autant à vous qu'à moi.

Voilà comment la Chanoinesse fut jouée sous les noms de d'Eugène Scribe et Francis Cornu.

On voit que ce diable de Scribe avait parfois du bon.

Historique.

L'architecte X...., bien connu des archéologues de Paris, vient d'avoir une attaque de paralysie.

L'autre jour, sa femme l'aidait à se traîner de son fauteuil à la salle à manger.

—Tu es mon Antigone, lui dit-il avec effort.

—Oh! monsieur, fit d'un ton de reproche la bonne qui aidait sa maîtresse, pouvez-vous dire des mots comme ça à madame,—elle, qui est si bonne pour vous!

Aux courses:

Un provincial vient d'aventurer un louis sur un cheval de cinquième ordre, dont le nom rouffant l'a séduit.

Le signal donné, il suit le groupe des casaques multicolores avec une visible [illegible] [illegible] [illegible]
—Ne trouvez-vous pas [illegible] vont bien lentement?
L'autre, le toisant tranquillement [illegible]
—C'est afin que le vôtre puisse [illegible]

Un mot du Charivari, qui pourrait s'appliquer à bien des cercles parisiens:

Il est question de certain cercle.... vicieux hanté principalement par des industriels de nationalités diverses sur les registres d'état civil, mais tous grecs devant le tableau de baccara ou la table d'écarté.

—Dans ce tripot, affirme quelqu'un, on ne trouve guère que des repris de justice.

—N'exagérons pas, observe X.... avec bonhomie, on peut y rencontrer aussi des gens que la justice a manqués.

M. et Mme Ela, connus de si longue date et si favorablement des musiciens de cette ville, sont, maintenant, en l'emploi de M. Phil. Werlein, marchand de pianos et de musique, 135 rue du Canal, et seront heureux de répondre aux demandes de leurs anciens clients. Ce [illegible] en faveur de la maison à laquelle ils sont attachés la clientèle du public en général. Leur connaissance des besoins des musiciens, amateurs et artistes, est un titre à la confiance de ces derniers qu'ils se feront un plaisir de tenir au courant des nouveautés musicales. [illegible] aussi du choix des pianos pour leurs amis et leurs connaissances. Les pianos en vogue dans le moment sont les CHICKERING, de construction métallique, et les MATHUSHEK qui résistent à l'humidité et qui sont indestructibles. Ces pianos peuvent s'acheter à des conditions faciles de paiements mensuels, qui conviennent à tout le monde. Ce magasin ancien et digne de confiance, ne peut être surpassé pour sa fidélité ou pour ses transactions loyales avec la population de la Louisiane et du Sud.

On peut toujours se procurer l'Abeille chez

E. Hillard, libraire, coin Bienville et Chartres	
E. Piquemal	120 rue Royale,
C. Milo	71 Decatur,
H. Holland	19 Commercial Place,
G. F. Wharton	21 [illegible] Carondelet,
Wm. Johnson	308 Decatur,
A. M. Staub	82 Commercial Place

Maison D. H. Holmes.—Cette [illegible] [illegible]