L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,
MERCREDI, 11 JUIN 1879

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

Service entre la Nouvelle-Orléans et Marseille, via Havane, Cadix et Barcelone.

SUSPENDU PENDANT LA QUARANTAINE.

Cette ligne prend aussi du fret pour GENES.

Pour fret et passage, s'adresser à
L. GRAND, agent.
26 jan—1an Cour Gallier, lettre H.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

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

LABRADOR, Sanglier, mercredi, 18 juin.

SAINT LAURENT, Lachesnez, mercredi, 25 juin.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

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

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage à [illegible] avec [illegible] via Havre et [illegible] pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.

Les paquebots marqués d'une astérisque ne [illegible] pas de passagers d'entrepont.

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

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

De Brême / De la Nlle-Orléans
Braunschweig...26 avril / environ 21 mai.

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

PRIX DU PASSAGE:

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

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

Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

N. B. Notre agent pour le Texas, M. Peter H. Brhard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:

De Brême à Galveston..........$42 00
De à Indianola..........45 50

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

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

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

HONDURAS.

Le rapide steamer en fer de première classe

E. B. WARD, JR.

Capitaine S. PIZZATI.

Pour Belize, Honduras, touchant à Amer, Port Cortez, Truxillo, Bastan et Utilla, partira ponctuellement pour les ports ci-dessus le JEUDI, 5 juin 1879, à 6 heures, du Pleayune Tier, vis-à-vis du marché à la viande.

Pour fret et passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à
S. OTERI & BRO.
23 et 25 rue Front et 24 et 26 rue Fulton, entre les rues Gravier et Poydras.

N. B.—Le WARD fera son service en connexion avec la ligne régulière de goélettes sur la même ligne. 2 mars—79—1an

Pour New-York directement.

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

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

Le steamer

KNICKERBOCKER,
Capt. F. Kemble,

Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse Mercredi 12 juin, à 8 h. A. M.

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

Passage—Cabine..........$40
Entrepont..........20
Billet d'excursion 75

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

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

BELFAST & GLASGOW STATE LINE.

De New-York à Belfast et à Glasgow, TOUS LES JEUDIS.

Cabines de première classe salon, une seule complète,

BILLETS, $65 à $70, pour tous les points de l'Europe, aux prix les plus bas. Billets de retour bons pour 12 mois $100 à $120. Seconde cabine, une seule complète $44, billets de retour $66.

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

C'est la seule ligne ayant des secondes cabines, elle offre aux voyageurs des avantages sous le rapport de l'économie et du confort que ne présente aucune autre route. 12 mars—6m.

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers:
NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER
Steamship
will leave her warf, foot of Toulouse street,
KNICKERBOCKER
Capt. F. KEMBLE,
Wednesday, June [illegible], at 8 A. M.

Insurance on cargo by this line 1½ per cent.

Cabin Passage..........$40
Steerage — 20
Excursion tickets..........75

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

For freight or passage apply to
ALFRED MOULTON.

VAPEURS.

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

Pour Vicksburg, Dyrts Bend, Natchez et tous les [illegible] intermédiaires.

Le bateau à vapeur [illegible], en remplacement du NATCHEZ, S. S. [illegible] Capitaine, J. F. [illegible] Commis.

[illegible] de Vicksburg à la ligne Packet pour [illegible] Yazoo, Tallahatchie, et à la ligne [illegible] Memphis, Cairo et St.-Louis.

[illegible] se réserve le droit de passer tous les [illegible] qu'il jugera convenable.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à [illegible] WORK, 166 Commune et [illegible] 17 rue Tchoupitoulas.

Paquet régulier des Opelousas.

[illegible] tous les Mardis à 5, h. du soir.

Pour Washington, Opelousas, [illegible] et tous les débarcadères sur [illegible] la Rivière Atchafalaya et le bayou Courtableau.

Le nouveau steamer à léger tirant d'eau

YAZOO,

W. CRAWFORD, capitaine,
J. R. SCHMIDT, commis.

[illegible]

Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à [illegible] à Mc FRAZER, agents,
21 déc— 46 rue du Camp

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

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

Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les LUNDIS à [illegible] heures de l'après-midi, et tous les VENDREDIS à 10 heures du matin.

Retour: Il partira de Donaldsonville tous les DIMANCHES et MERCREDIS.

Le HENRY TETE prendra du fret pour tous les débarcadères du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodaux.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
E. RIVET,
165 rue Decatur, près St. Louis.

P. S. Un commis receveur est stationné sur la Levée, à la tête de la rue Bienville, pour recevoir du fret.
26 juillet—1 an

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

A dater du 3 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira de la tête de la rue Bienville, à 8 heures moins un quart du matin, pour Westwego, et transportera les passagers qui se rendent 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 6 1/2 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 2 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE,
4 déc— Surintendant

Pour la Baie St-Louis, la Passe Christian, Mississippi City et Biloxi

NEW CAMELLIA

Part de la ville les mercredis, à l'arrivée du convoi de 8 heures du matin; les vendredis, à l'arrivée du convoi des chars de 11 heures du matin, chars de la rue du Canal.

Au retour, il partira de Biloxi le même soir et de la Passe Christian les samedis 6 heures du matin et de la Baie St-Louis à 7 heures.

Le fret sera reçu au débarcadère du New Camellia au Bassin Neuf, côté de la rue Delord, tout le jour le mardi et le mercredi jusqu'à 7 heures du matin, aussi le jeudi et jusqu'à 9 heures vendredi matin.

Passage pour la Baie et la Passe, $1; Biloxi, $1 25, chaque fois. Repas 50 cents. Il y aura un restaurant à bord.

Le frêt sera reçu à très bas prix.

Pour plus amples renseignements, s'adresser à
C. M. SORIA, Agent,
14, rue de l'Union.

N. B.—Le service dont il est question sera fait régulièrement, à moins que le mauvais temps ou les eaux basses ne l'empêchent.
10avril—6m

ARRANGEMENT D'ÉTÉ.

Pour Mandeville, Madisonville et Covington.

A partir du 1er mai, les steamers à basse pression et portant la malle des Etats-Unis NEW CAMELLIA et ABITA partiront comme ci-dessous:

Les LUNDIS et JEUDIS, à l'arrivée des trains de midi.

Les MARDIS, MERCREDIS, VENDREDIS et SAMEDIS, à l'arrivée du train de 4 heures.

Les trains partent de la rue du Canal

Pour le retour—Laissant le Old Landing les MARDIS, MERCREDIS, JEUDIS, VENDREDIS et SAMEDIS à 6 heures du matin.

Madisonville, le LUNDI matin.

Les excursions régulières du dimanche seront faites pendant toute la saison, partant le DIMANCHE à l'arrivée du train de 7 heures du matin et revenant à temps pour prendre le convoi de 7 heures pour la ville.

Prix pour l'excursion du dimanche, aller et retour, 50 cents.

Le frêt sera reçu tous les jours, à son débarcadère, Nouveau Bassin, Pont Magnolia.

Les bagages [illegible] sont reçus à l'encoignure des rues Canal et Carondelet, au départ du train précédent immédiatement le départ du bateau.

Le service ne se fera régulièrement à moins de mauvais temps ou de basses eaux.

Pour plus amples informations, s'adresser à
C. M. SORIA,
22 av.79—6m Au No 20 de la rue de l'Union.

POUR MANDEVILLE,

Le steamer en fer, rapide et bati sur la Clyde,

HEROINE,

commencera ses voyages réguliers d'été,

JEUDI, 29 MAI 1879.

Partant de l'extrémité du Nouveau Lac, les LUNDIS, MARDIS, JEUDIS, et SAMEDIS, à l'arrivée du train de 4 heures de l'après-midi, et les VENDREDIS à l'arrivée du train de midi.

Jours d'Excursions:

Mercredi à l'arrivée du train de 9 heures du matin et de 3:30 et 7 30 de l'après-midi.

Dimanches à l'arrivée du train de 7:30 du matin et 3:30 et 7 30 de l'après-midi.

Partant de Mandeville, tous les jours, les Dimanches exceptés, à 7 heures du matin, et en outre, les Dimanches et Mercredis, (jours d'excursions) à 6 heures du soir.

Temps de Lewisburg: une demi-heure plus tôt que celui de Mandeville.

Le HEROINE se relie à Mandeville avec une Ligne rapide de diligences pour Covington. Les passagers par cette route arrivent à Covington trois heures après avoir quitté la Nouvelle-Orléans. Il n'y a pas de stage le dimanche.

Prix pour Mandeville et Lewisburg:
Cinquante (50) cents.
Prix pour Covington (diligence inclus)
Une Piastre.

Jours d'excursions de Mandeville ou de la Nouvelle-Orléans:
Le matin, aller et retour..........50
Le soir, do 50

Le frêt sera reçu au pont Magnolia, Nouveau Canal, côté de la rue Delord, les Mardis, Jeudis et Samedis, jusqu'à 1 de l'après-midi et le Vendredi à 9 A. M.

Pour frêt ou passage, s'adresser à
W. G. COYLE,
35 rue Carondelet, coin Gravier.

Repas 50 cents à l'HOTEL COLOMBE,
28 mai— Mandeville.

BODLEY BROTHERS

ONT l'assortiment le plus complet de wagons à cannes, charrettes à cannes à 3 et 4 mulets, charrettes à boeufs, do, pour logs, wagons à coton, charrettes à bagages, charrettes pour fermes, charrettes à riz, petites charrettes de toutes dimensions, chars à bancs de famille à 4 et 6 sièges, wagons à ressorts pour distribution de marchandises, rais, jantes, brancards, colliers de chevaux, matériaux pour voiture, graisse pour essieux, moyeux. Nous appelons l'attention sur nos essieux durcis, nos moyeux forgés à froid et tous les ferments extra [illegible] à nos charrettes et wagons, lesquels sont fabriqués dans nos propres usines, à Wheeling, W. Va. avec des matériaux supérieurs et par de très habiles ouvriers. Nous garantissons tout, ne craignons aucune concurrence et répondons aux plus fortes demandes.

Dépôt 127 et 129 Commune.
3 mai—1 an

LÉON QUEYROUZE, OSCAR BOIS

QUEYROUZE & BOIS

MARCHANDS EN GROS DE

GROCERIES, VINS, LIQUEURS

—ET—

Toutes sortes de Produits de l'Ouest

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

CHEMINS DE FER.

Grande Route de Jackson.

Chicago, St-Louis & New-Orléans R. R.

LA ROUTE LA PLUS RAPIDE POUR L'EST.

A partir du 6 avril 1879, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DÉPART.	ARRIVÉE.
Express No 1.5.15.P.M.	Express No 2- 9:30 A.M
Mixed No 3—7 h. A. M.	Mix'd No 4- 7:10 P. M.

Nos 1 et 2 partent tous les jours; Nos 3 et 4 tous les jours, excepté le dimanche.

Le train d'excursion du SAMEDI pour McComb City part à 3:30 P. M.

L'EXCURSION DU DIMANCHE pour McComb City part à 7 heures A. M.

DES WAGONS-DORTOIRS PULLMAN VONT JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS, O., et CHICAGO, sans changement. Pour St-Louis un wagon-dortoir est ajouté au train, à Milan, ce qui permet aux passagers de faire tout le voyage sans laisser le train. UN CHANGEMENT SEULEMENT JUSQU'A NEW-YORK et les VILLES de L'EST.

Wagons-dortoirs jusqu'à CHATTANOOGA, pour les SOURCES DE LA VIRGINIE, tous les jours, sans changement.

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

A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers.

Great Jackson Route.

Chicago, St-Louis & New-Orleans R. R. THE QUICKEST ROUTE EAST.

Trains will leave and arrive at the Calliope Street Depot, on and after April 6th 1879, as follows:—

LEAVE.	ARRIVE.
Express No 1. 5:15 p. m.	Express No 2. 9.30 a. m.
Mixed No 3....7:00 a. m.	Mixed No 4....7:10 p. m

Nos 1 and 2 runs daily, 3 and 4 daily, except Sunday.

SATURDAY accommodation for McComb City leaves at 3:30 P. M.

SUNDAY EXCURSION to McComb City leaves at 7 A. M.

PULLMAN PALACE SLEEPING CARS —THROUGH TO— LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS, O. 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.

Sleeping Cars through to CHATTANOOGA, for the VIRGINIA SPRINGS, daily without change.

Tickets for sale, berths secured and information given at No 22 Camp street, corner of Common.

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Ag'ent.

New-Orleans and Mobile Rail Road

(LIGNE RAPIDE DE MOBILE.)

La route la plus courte pour toutes les villes de l'Est. Transporte la malle et l'Express du Sud.

A partir de DIMANCHE, 25 MAI 1879, les trains arriveront à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partiront comme suit:

Départ	Arrivée.
No 1, Express, tous les jours 7:30 a.m.	No 2, Express, tous les jours 7:41 a.m.
No 3, Express, tous les jours 5:00 p.m.	No 4, Express, tous les jours 9:14 p.m.
No 5, Train d'agrément, tous les jours, excepté le dimanche....3:30 p.m.	No 6, Train d'agrément, tous les jours, excepté le dimanche....9:25 a. m.

Seule ligne qui ait des wagons-dortoirs de Pullman sur toute la route, sans changement, jusqu'à Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery et St-Louis. Un changement seulement jusqu'à New-York et jusqu'aux autres villes de l'Est.

On peut se procurer des billets et retenir d'avance des places dans les SLEEPING CARS en s'adressant au bureau, coin Camp et Commune, vis-à-vis le City Hotel.

D. B. ROBINSON, Surintendant.
J. W. COLEMAN, Agent de billets.
23nov—

NEW ORLEANS AND MOBILE RAIL ROAD (MOBILE FAST LINE.) THE SHORTEST ROUTE TO ALL EASTERN CITIES. CARRIES THE GREAT THROUGH MAIL AND SOUTHERN EXPRESS.

On and after SUNDAY, MAY 25th 1879, trains will arrive and leave depot, foot of Canal Street, as follows:

LEAVE.	ARRIVE.
No 1 Express, daily.......7:30 a. m.	No 2 Express, daily.......7:41 a. m.
No 3 Express, daily.......5:00 p. m.	No 4, Express, daily........9:14 p. m.
No 5, Coast accom., daily, except Sunday 3:30 p.m.	No 6, Coast accom., daily, except Sunday 9:25a. m.

Only line running Pullman Palace Sleeping Coaches through without change to Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery and St. Louis. Only one change to New York and other Eastern cities.

Tickets may be obtained and Sleeping Car Berths secured in advance on application at the office corner Camp and Common streets, opposite City Hotel.

D. B. ROBINSON, Superintendent
23novtf J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

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 Ste-Anne 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 frêt [illegible] les points du Bayou Lafourche entre Lakeland et Lockport, sera transporté aux taux de bateau à vapeur pour toute la route.

Le taux du frêt, pour les points sur l'Atchafalaya et la Teche, au-delà de Morgan City, est réduit pour le moment. Des contrats spéciaux pour frêt sur marchandises expédiées pour ces points devront être faits, avant l'expédition avec Thomas A. Stephens, agent général, au pied de la rue Ste-Anne. [illegible]

Afin que le frêt soit promptement expédié il doit être délivré avant 3 heures. Le frêt reçu après cette heure partira par les trains suivants.

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

GEO. PANDELY,
Surintendant.

Pour frêt et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magasin.

Il ne sera point reçu de frêt après 5 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO. Agents.

A la station Terrebonne le chemin se relie au chemin d'embranchement de Thibodeaux, allant à Thibodeaux et Houma.

NOUVELLES INVENTTION

Moulin rotateurs à farine perfectionnés de Hunter. Onze combinaisons dans une. Plus de 250,000 maintenant en usage. Chaque famille devrait en avoir un. On demande des agents pour la Louisiane et la Géorgie.

Envoyez $1 pour échantillon et poste.

Conditions spéciales pour les agents.

JAMES H. REYNOLDS
Rue Baronne 96.

FOURS.

Les fours de cuisine de Robert E. Lee, fabriqués avec le meilleur fer; brûlant peu de combustible et excellents pour cuire le pain d'une manière égale. Garantis pour donner satisfaction complète ou l'argent est remboursé.

A chaque acheteur un tamis rotatoire sera donné.

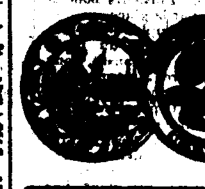
FLAMBEAU.—Aucun danger des étincelles; le vent ou la pluie ne peut l'éteindre; il ne peut faire explosion. Tous les bateaux à vapeur devraient en avoir un.

CLOCHES ELECTRIQUES.—Point de fils au-dehors ou de crans et sujets à se déranger. Toujours bonnes. Elles peuvent se placer partout. D'une valeur spéciale pour les familles et les bateaux à vapeur. Garanties pour un an. Venez les examiner.

JAMES H. REYNOLDS,
96..........Rue Baronne..........96

Entre les rues Union et Perdido.
1ermai—79—1 an NLLE-ORLEANS. LNB

PEAU DU VISAGE
Paris Paris
LE LAIT ANTÉPHÉLIQUE
pur ou coupé d'eau, dissipe
ROUSSEURS, HALE
MASQUE DE GROSSESSE
ROUGEURS, PEAU FARINEUSE
RIDES PRÉCOCES,
BOUTONS,
&
[illegible] le teint clair, pur et uni
Candès & Cie [illegible] St-Denis



A. DELPIT,

Manufacture de Tabac à "la Vapeur,"

13 & 15 rue St. Louis.

ETABLIE EN 1868,

Célèbres TABACS à priser, PERIQUE, MACOUBA, VIRGINIE, NATCHITOCHES, ROSE, [illegible] CUT supérieur, à fumer et à chiquer. CIGARES Havane et du pays.

Grand assortiment de PIPES-ECUME DE MER FRANÇAISES véritables et de PIPES AMERICAINES.

Un beau choix de TABATIERES en Métal, Papier Mâché et autres, ARTICLES POUR FUMEURS, ETC., ETC., ETC.

Le tout AUX PRIX LES PLUS MODÉRÉS, En gros et en détail.

BASSETTI & XIQUES.

CHOICE FRUIT SYRUPS.

(SIROPS DE FRUITS DE CHOIX.)

En caisses de Douze Bouteilles assorties sur commande.

ANANAS, FRAMBOISE, FRAISE, LIMON, FLEUR D'ORANGER, NATUREL, VANILLE, GROSEILLE, ORGEAT, ROSE.

Nous recommandons les Sirops de fruits pour leur pureté. Notez bien la notre marque de fabrique ainsi que sur les étiquettes.

67 et 69 RUE DECATUR.

12mai—3m

OH! POUR SAN ANTONIO!

GRANDE EXCURSION.

Départ d'ici le 18, 19 et 20 mai. Retour du 26 mai au 1er juin

BILLETS, ALLER ET RETOUR $25 50.

W. H. BARNETT,

COURTIER DE BILLETS DE CHEMINS DE FER,

148 rue Commune, en face de l'Hôtel St. Charles.

14 mars—1er août—Dimanche

BLADON SPRINGS,

(Sources de Bladon),

DANS L'ALABAMA.

L'HOTEL de ces fameuses Sources, qui sont considérées comme les premières du Sud, est ouvert depuis le 1er mai 1879. Les personnes atteintes de maux chroniques d'estomac, de foie, de maladies des reins, de maladie chronique du foie et de la rate, de la syphilis, cancer, formes de rhumatismes; les femmes atteintes des affections dont elles souffrent habituellement trouveront auprès à un meilleur moyen de guérison, que l'usage de ces eaux. Les autres médecins du Sud ont constaté l'efficacité. Un chimiste de premier ordre [illegible] et a déclaré qu'elles sont les meilleures du monde.

Ceux qui cherchent le plaisir trouveront à l'établissement de la bonne musique, une salle de bal, des tables pour les amateurs de partie. On trouvera à la buvette les liqueurs et les vins les plus fins. Les steamers qui transportent la malle des Etats-Unis partent de Mobile tous les mardis et vendredis. Aller et retour, $17, et le billet est bon jusqu'à ce qu'on s'en serve.

Il y a une malle tous les jours, excepté le lundi.

Pour l'analyse et les certificats, s'adresser à J. CONNER & CO., Bladon Springs, Ala.
Ou à E. WARD, Mobile, Ala., agent général pour la vente des eaux. 15 mai—3m.

H. J. RIVET,

PHARMACIEN-DROGUISTE

Importateur de Médicaments Patentés Français.

Agent du "TEXAS COTTON WORM DESTROYER." Propriétaire des célèbres Bitters Our Own Louisiana Aromatic Bitters. 50 rue de Chartres et 83-rue Bienville, Nlle-Orléans.
17 mai 79.—1 an.

PHARMACIE DUCONGE,

30..........RUE DE CHARTRES..........30

NOUVELLE-ORLEANS.

A. CARROUCHE,

SUCCESSEUR.

Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie et favorable [illegible] MEDICAMENTS PATENTES, FRANCAIS, ANGLAIS et AMERICAINS, DROGUES, PRODUITS CHIMIQUES, PARFUMERIES, [illegible] généralement un établissement de produits de ce genre. [illegible] les médicaments patentés dont les demandes chaque jour l'acquisition complète des [illegible]. La maison sollicite des ordres de la campagne et garantit de les remplir [illegible]. Dépôt du Sirop pectoral [illegible] de Duconge.

Agence pour la vente de Willow's [illegible] Remedy. 1 sept79—1 an

Annual statement of the New Orleans Insurance Company,

UP TO DECEMBER 31st 1878.

1805....ESTABLISHED IN....1805

Fire premiums	$253,437 39	
Marine premiums	65,697 74	
River premiums	36,923 63	
Total premiums		$356,058 76
Deduct—Premiums on risks not terminated	$92,673 43	
Return premiums	10,416 15	
Reinsurances	20,506 98—123,596 56	
Net earned premiums		$232,460 20
Interest on investments		36,242 08
		$268,702 28
Deduct—Fire losses	$20,546 19	
Marine losses	36,924 79	
River losses	6,700 88	
	$64,171 77	
Rebate in lieu of participation	41,464 78	
General expenses, taxes, board of underwriters, charitable donations and cancellations	56,806 31—162,442 86	
Net profit		$106,259 42
Deduct—Dividend of June, 1878	$25,000 00	
Dividend of December, 1878	25,000 00	
Surplus, reserved fund	56,259 42	
		106,259 42

The Company has the following ASSETS:

Cash in bank	$53,602 42
Premiums in course of collection	64,002 20
Premium notes	19,462 45
Due by agents	1,643 29
Real estate	143,228 49
First mortgage notes and pledge notes	176,377 65
United States gold bonds, New Orleans city railroads, Jackson and Great Northern railroad first mortgage bonds, Louisiana State consols, bank, insurance and Waterworks stocks	227,272 07
Total assets	$685,455 84

LIABILITIES.

Capital stock	$500,000 00
Reinsurance reserve	97,675 42
Dividends unclaimed	3,520 99
Loss adjusted, not claimed	3,000 00
Dividend, semi-annual, December 1878	25,000 00
Surplus, reserve fund	56,259 42
Total liabilities	$685,455 84

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

J. TUYES, President.

J. W. HINCKS, Secretary.

Sworn to and subscribed before me, this 21 tenth day of January, 1879.

T. S. BUISSON.
Third Justice of the Peace.

OFFICE OF THE NEW ORLEANS INSURANCE CO.,
Corner Camp and Canal Streets,
New Orleans, January 13, 1879.

At a meeting of the Board of Directors held on the eleventh day of January, 1879, it was resolved to pay, on demand, the semi-annual interest dividend of FIVE PER CENT on the capital stock to the stockholders or their legal representatives.

DIRECTORS.

C. T. DUGAZON,	H. GALLY,
CHS LAFITTE,	W. A. BELL,
CHS. E. SCHMIDT,	ANT. CARRIERE,
CHS J. LEEDS,	JULES ALDIGÉ,
D. FATJO,	PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER,	JULES TUYES.

17 jan—

OFFICE OF THE CRESCENT MUTUAL INSURANCE COMPANY.

New Orleans, May 17, 1879.

THIRTIETH ANNUAL STATEMENT.

The trustees, in conformity to the amended charter, submit the following statement of the affairs of the company on the 30th of April, 1879:

[illegible]

The foregoing 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 17th day of May, A. D. 1879.

ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

The Board of Trustees this day resolved, after paying ten per cent in cash to the stockholders, and carrying to profit and loss $15,740 on account of the [illegible] and "reserve" fund held by this company, and also a further sum for shrinkage in values, to declare a dividend of twenty per cent on the net participating premiums, payable on Monday, 16th June next.

TRUSTEES.

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

May 21—

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LOMET, PUBLISHERS.

OFFICE—No. 73 CHARTRES.

TERMS:

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

Price of the paper—Single copies, Five cents

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

LIBRAIRIE FRANÇAISE.

HÉBERT & Cie,

50 Rue de Chartres, coin Bienville

NEW-ORLEANS, La.

Wallhoff—Traité complet de fabrication et raffinage du sucre, 2 vols avec 100 figures	20,00
Basset, N—Guide pratique du fabricant de sucre, études de fabrication industrielle, culture des plantes sucrières raffinage, &c., 3 vols avec de nombreuses [illegible]	9,50
[illegible]—Étude théorique et pratique de la fabrication du sucre, comprenant la culture des plantes saccharines, 2 vols avec planches	18,50
[illegible]—Notes sur la sucrerie indigène et exotique	1,00
[illegible]—La question des sucres au point de vue international, 1 vol.	2,00
Stammer, Chs—Traité complet théorique et pratique de la fabrication du sucre [illegible] 1 vol. augmenté de deux suppléments avec de nombreuses figures	9,50
Stammer, Chs—Traité complet théorique et pratique de la distillation de toutes les matières alcoolisables, 1 vol. avec planches	9,50
[illegible]—La distillation, appareils et modes de fabrication les plus en usage et les plus nouveaux	3,00
[illegible]—Nouveau manuel complet du fabricant de sucre et du raffineur	1,40
[illegible] du sucre, [illegible] indigène et coloniale, fondé et dirigé par Mr M. E. Dureau	
[illegible] D'Orr—Culture de la canne à sucre, 1 vol. cartonné	2,00
Sicard, A.—Culture du coton, 1 volume cartonné	80
Comperage et Langlois—Guide pour l'analyse des matières sucrées, sucres bruts, mélasses, produits, résidus, &c. 1 vol.	5.50

Nouveautés littéraires.

Alexis Bouvier—La femme du mort	1,50
" " —La grande Iza, suite du [illegible]	1,50
Arsène Houssaye—La robe de la mariée	1,00
Paul Saunière—Le legs du pendu	1,25
Bocquene et Mauret—Les drames du palais de justice	1,35
Jean Richepin—Madame André	1,35
Fortier et Lenneur—Madame François	1,35
Eug. Noel—Voltaire, sa vie et ses oeuvres	1,35
[illegible]—Mémoires d'un commissaire de police	1,35
Du Boisgobey—Une affaire mystérieuse	60
Alexis Bouvier—Monsieur Trumeau	60
Henri de Kock—Un drôle de voleur	60
Ch. Roselier—Le mercier de Lyon	60
Thomas Frédéric—Un coquin d'oncle	60
Ch. Deslys—La fille à Jacques	60
Mouravel, Chs—La vertu de l'abbé Mirande	1,00
Cte Louis de Turenne—Quatorze mois en Amérique, 2 vols	2,50
[illegible]—Traité du [illegible] culture de l'oranger, ravages complets, très varié, 1871, 1 vol	2,00

22 mai—

Cathartic Pills

Combinant les meilleurs principes en médecine, en proportions calculées avec beaucoup de soin pour assurer l'activité, la certitude et l'uniformité de l'effet. Elles sont le résultat d'une étude [illegible] et d'une expérience pratique remontant à des années, et le remède le plus efficace qui ait encore été découvert pour les maladies causées par le dérangement de l'estomac, du foie et des boyaux, et qui requièrent un traitement prompt et efficace. Les "Pilules d'Ayer" sont [illegible]. Elles agissent directement sur les procédés digestifs et assimilatifs, et rétablissent une action régulière et saine. Le grand emploi de ce remède par les médecins dans leur pratique, et par toutes les nations civilisées, est une des nombreuses preuves de leur valeur, comme un remède sur et tout à fait à la portée de tous [illegible] et pilule composée de vertus concentrées de substances purement végétales, ne contient ni calomel ni rien de nuisible, et peut être administrée aux enfants en toute sûreté.

"Ayer's Pills" guérissent effectivement la Constipation, l'Indigestion, la Dyspepsie, la perte de l'Appétit, Mauvaise Haleine, Étourdissements, Maux de Tête, perte de la Mémoire, Engourdissement, Affections Bilieuses, Jaunisse, Rhumatisme, Maladies de Peau, Éruptions, Hydropisie, Tumeurs, Vers, Névralgie, Coliques, Grippe, Diarrhée, Dysenterie, Goutte, Hémorrhoïdes, Désordres du Foie, et tous les autres maux résultant des désordres de l'appareil digestif.

Comme pilules de dîner elles n'ont pas d'égales. Tout en ayant une action douce, ces pilules sont le cathartique le plus complet qui puisse être employé et elles ne causent jamais de peine à moins que les boyaux ne soient enflammés et alors leur influence est salutaire. Elles stimulent l'appétit et les organes digestifs, elles opèrent pour purifier et enrichir le sang et donnent une nouvelle santé et la vigueur à tout le système.

PRÉPARÉES PAR LE

DR J. C. AYER & CO.,

Chimistes pratiques et analytiques,

LOWELL, MASS

Vendues par tous les droguistes en tous pays.

12 mars—3.

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

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

PIKE'S MAGNOLIA WHISKEY

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

Toutes les PREMIERES MAISONS de groceries et liqueurs le vendent à la Nlle-Orléans.

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 bain, des tirs, etc.

Lignes des rues Magazine et Prytania.

Le point de départ de ces deux lignes est à côté gauche de la statue de Clay, ou celui qui regarde le fleuve. L'une et l'autre traversent la rue du Camp sur la même voie, jusqu'à la rue Prytania, point où elles bifurquent; les cars de la ligne Prytania suivant la rue de ce nom jusqu'au dépôt établi dans la rue Toledano, et la ligne Magazine continuant à remonter la rue du Camp jusqu'à la rue Magasin, et longeant celle-ci jusqu'à la rue St-Joseph. Il y a un changement de cars dans la rue Magasin, 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 Poydras pour gagner la rue Magasin.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

Les cars de cette ligne partent de la rue Baronne, près de Canal, à deux listes 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. Un gagne ainsi Carrollton que des cyprières séparaient autrefois de la Nlle-Orléans et qui en est maintenant un faubourg. La distance de la rue du Canal à Carrollton est d'environ sept milles. Aux stations de Louisiana Avenue et de Napoleon Avenue sont des embranchements qui les relient au Mississipi.

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

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

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 Claiborne.

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

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

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

Ligne de la rue Girod.

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

Ligne de la rue Annonciation.

Station de départ: Rue du Canal, entre Camp et Magasin. 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 la rue du Canal. On peut voir sur parcours de cette ligne la Fabrique de Glace et l'Ascenseur des Grains (Grain Elevator). En changeant de voiture 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 Dryade 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 Dryade cars, par les rues Huitième, St. Denis, Dryades, St. Andrew, Remparts et Canal.

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

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

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

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

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

La station de départ est la même que celle 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 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.

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 Julie 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-ORLEANS.

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 égouts 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 Julia.

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.

Avis aux Contribuables.

Le soussigné est chargé de saisir toutes les taxes arriérées en souffrance, [illegible] de ville ou d'Etat, à un escompte très avantageux pour les débiteurs. Il règlera également toutes les taxes de l'Etat à un escompte libéral. Il se chargera de faire un relevé exact de toutes les [illegible] payées par les propriétaires dont les terres [illegible] aux réclamations de madame Gaines.

JOHN T. DUFOUR,
Passage de la Bourse.

56

FEUILLETON.

Com. le 4 mai 1879.

LA QUITTANCE DE MINUIT

Par Paul Féval.

PREMIÈRE PARTIE.

L'HÉRITIÈRE.

XXI—(Suite).

—En avant! dit le major qui tourna la tête de son cheval dans la direction du bog de Clare-Galway.

Toute la troupe, qui était composée de cinquante à soixante cavaliers, marcha en bon ordre sur les traces de Percy Mortimer. Sa et Paddy dansaient sur le pavé de la rue....

Une fois au dehors de la ville, les dragons prirent le grand trot et s'engagèrent bientôt dans le marais qui commence à deux milles de Tuam. Les enfants [illegible] de loin et [illegible]. [illegible] autant que les chevaux.

[illegible] tout en criant: Dieu vous bénisse, mes bons lords! ils ne se faisaient point faute de causer tous les deux [illegible].

—Ma soeur Su, demandait Paddy, combien vous a-t-il donné d'argent?

—Je n'en sais rien, répondit la petite fille qui pouvait compter deux sous, il y a des pièces blanches, larges comme des pence, d'autres qui sont toutes petites et jolies, ah! mignonnes pièces, Paddy! mais qui pourrait dire combien tout cela fait de farthings!

Et les deux enfants s'arrêtaient essoufflés ils s'asseyaient un instant dans le gazon mouillé pour contempler et compter leur trésor. Puis ils s'élançaient de nouveau sur les traces des dragons, et faisaient éclater de mille manières leur joie enfantine.

Ces hommes qui étaient devant eux et qui leur donnaient cette joie marchaient à la mort.

Mais Su et Paddy n'avaient garde de songer à cela; ils cabriolaient dans les joncs, ils bondissaient d'une langue de terre à l'autre, et secouaient en courant les longues mèches de leurs cheveux.

Les dragons, qui les avaient perdus de vue quelques minutes, les voyaient reparaître tout à coup, riant et sautant. Cette allégresse leur était toute défiance, et ils allaient sans autre préoccupation que de guider leurs pesants chevaux sur le terrain glissant.

Au bout d'une heure environ, ils atteignirent l'extrémité de la chaussée de planches.

C'était bien loin encore de l'endroit où nous avons vu les gens de Molly-Maguire à la besogne; il y avait trois quarts de mille du bout [illegible] de la chaussée au [illegible]. Cette partie de la route [illegible] comparativement à [illegible] des chevaux devint plus [illegible] et plus rapide; la [illegible] toute la longueur de la [illegible].

[illegible] marchait le dernier.

Quelques minutes encore, on put voir les deux enfants sautiller par-dessus les flaques d'eau de plus en plus larges, comme des esprits follets.

Puis tout à coup ils disparurent pour ne plus se remontrer.

Les dragons étaient alors bien près du centre du Doon.

Le soleil avait achevé de pomper le brouillard, et la surface plane des bogs s'allongeait en tous sens à perte de vue. Le major consulta sa montre et murmura une exclamation chagrine.

—Commandez un temps de galop, Monsieur, dit-il au cornette Brown; nous arriverons en retard.

Les chevaux sentirent l'éperon, et leur pas lourd retentit plus pressé sur les madriers qui pourrissent.

La colonne se précipitait impétueusement vers l'endroit fatal.

Le bog présentait, aussi loin que la vue pouvait s'étendre un aspect de morne solitude; pas un être vivant ne se montrait sur le vaste tapis de verdure. Seulement, du côté du lac Corrib, bien loin, bien loin, un point presque imperceptible et de couleur rougeâtre semblait se mouvoir. Les dragons l'aperçurent peut-être, mais il était impossible d'en distinguer la forme et la nature.

Pendant deux minutes encore, le galop des chevaux résonna sur le bois solide. Puis les deux premiers chevaux bronchèrent à la fois.

Les éperons de leurs cavaliers leur donnèrent un élan nouveau; ils se jetèrent en avant, bronchant encore, jusqu'à ce que le sol vint à manquer sous leurs pieds.

Les cavaliers qui venaient ensuite éprouvèrent le même sort, et, comme les premiers, par l'effet de l'impulsion donnée, avaient franchi un assez large espace depuis le premier madrier enlevé, tous les dragons, sans exception, se trouvèrent engagés dans le piège.

[illegible] les chevaux [illegible] la fange jusqu'au [illegible] et s'agitaient en soulevant [illegible] l'écume de boue.

Ils s'enfonçaient lentement, et leurs efforts mêmes hâtaient leur perte.

Ce fut bientôt une scène de tumulte affreux; les cris et les plaintes se croisaient, mêlés à d'impuissants blasphèmes. La plupart des dragons étaient tombés en dehors de la chaussée, qui, du reste, présentait maintenant une série de trous assez larges pour engloutir hommes et chevaux.

Dans le premier moment, le danger ne leur apparaissait point sous sa véritable face; ils se croyaient embourbés tout au plus, et redoutaient seulement une attaque plus ou moins éloignée dans cette position défavorable. Mais bientôt ils s'aperçurent que leurs chevaux enfonçaient de plus en plus; la fange délayée arrivait à la selle.

Les cris cessèrent; il se fit un silence morne.

—Accrochez-vous aux troncs d'arbres! dit Percy Mortimer, qu'un écart de son cheval avait jeté loin des débris de la chaussée.

Il n'avait point quitté la selle, et, au milieu de ce terrible danger, son pâle visage restait toujours froid et calme.

—Accrochez-vous aux troncs d'arbres! répétèrent cent voix railleuses qui semblaient partir des buissons voisins.

Puis ce fut un long éclat de rire; puis le silence encore.

Les chevaux s'enfonçaient; les selles disparaissaient presque, et les dragons s'étaient mis à genoux sur le dos de leurs montures.

Au loin, du côté des lacs, le point rouge grandissait, grandissait et s'avançait rapidement.

Les dragons crièrent au secours! Les voix moqueuses répétèrent au secours! et chaque fois qu'une plainte s'exhalait au milieu de cette scène de désolation, une plainte pareille sortait des buissons voisins.

C'était comme un écho impitoyablement railleur.

Aux plaintes succédèrent les menaces. Les dragons armèrent leurs pistolets.

—Feu! crièrent les buissons.

Les soldats [illegible] firent feu; ce fut le [illegible] qui [illegible] du bruit; les amorces mouillées ne purent s'enflammer.

Et les rires invisibles redoublèrent. Et les railleurs, désormais bien assurés que l'agonie des dragons de la Reine était impuissante, montrèrent leur tête derrière le feuillage.

Il y en avait! il y en avait! chaque buisson cachait un groupe.

C'étaient des hommes, des femmes et jusqu'à des enfants.

Patrick Mac-Duff, le bon garçon, s'en donnait tant qu'il pouvait avec sa femme Madge; Pat ne se possédait pas de joie, et Gib répétait en extase:

—Ce sont pourtant les petits qui ont fait cela, les chérubins!

Le géant Mahony montrait son torse tout entier au-dessus des buissons. Il était appuyé sur sa grande hache et regardait le drame assez tranquillement. Non loin de lui, derrière la touffe voisine, Jermyn Mac-Diarmid se cachait, honteux et brisé par l'émotion.

Il voulait ne point regarder et fuir ce tableau qui l'écoeurait horriblement; mais ses jambes restaient clouées au sol et ses regards fascinés ne pouvaient se détacher du pâle et hautain visage de Percy Mortimer.

La petite Su et son frère Paddy, qui avait rejoint leur père à l'aide d'un détour, étaient là pour assister à la fête; et comme ils s'amusaient, les chers innocents! D'où ils étaient et pour des enfants comme eux, le côté grotesque de la scène l'emportait vraiment sur le côté terrible. Ils ne voyaient que ces hommes rouges, couverts d'or, qui barbottaient dans la fange.

Mais ces hommes enfonçaient sans cesse, et leur agonie faisait des progrès sûrs. Les chevaux ne pouvaient nager dans ce liquide épais et gras. La boue se rejoignait déjà au-dessus de la selle, et l'on ne voyait plus les pieds des dragons qui se tenaient debout.

Quelques-uns avaient réussi à s'accrocher aux troncs d'arbres; ceux-là étaient momentanément à l'abri. Mais pour les autres, tout effort demeurait inutile et n'eût servi qu'à hâter l'instant fatal.

[illegible] descendre le [illegible].

Le major, qui était le plus éloigné de la chaussée, était en même temps le plus près d'une des langues de terre environnantes; son cheval avait trouvé pied sans doute au fond du lac de boue, car il cessait de s'enfoncer, et ses efforts l'amenaient, par un mouvement imperceptible, vers le sol ferme. Mortimer ne semblait point s'apercevoir de cette chance de salut. Le deuil qui l'entourait avait vaincu son froid courage.

Ses bras étaient croisés sur sa poitrine; son front hautain se courbait. Il s'appuyait, non point sur son propre sort, mais sur celui de ses soldats qui allaient mourir, et qu'il ne pouvait point défendre.

Une fois le sang monta subitement à ses joues et mit un rouge vif à la place de sa pâleur habituelle. Ses yeux s'étaient baissés en même temps, et l'on eût pu voir sur sa physionomie, animée subitement, le reflet d'une émotion poignante. Peut-être était-ce la pensée d'Ellen qui venait de visiter son coeur; peut-être était-ce le dernier adieu prononcé du fond de l'âme. Cela dura un instant, puis les regards du major se tournèrent de nouveau vers un petit armée à l'agonie. Son front redevint pâle.

Sur ce visage dont la beauté dominait la scène de désolation, les regards de Jermyn restaient invinciblement attachés. Jermyn souffrait presque autant que les soldats à l'agonie. Tout ce qu'il y avait en lui de généreux et de noble se révoltait: sa conscience bourrelée était à la torture.

Et que de haine pourtant parmi ces remords! Comme il épiait, attentif, sur le visage de son ennemi une marque de frayeur ou de faiblesse! comme il attendait avec d'ardentes impatiences un soupir, un cri, une plainte!

Rien.—Mortimer semblait une statue de marbre en face du marteau qui va la briser.

Jermyn haïssait, mais il admirait. Il eût donné sa vie pour la mort de cet homme.

Il se sentait vaincu, même au moment de tuer. Son âme bouleversée jalousait les minutes de calme que son rival allait vivre encore. [illegible] songeait à le sauver pour retrouver un [illegible]. Il voulait lui tendre la main pour l'amener jusqu'à lui.

Il le voulait; mais c'était comme un rêve. Il ne bougeait pas. Ses deux mains s'appuyaient sur le canon de son mousquet. Il restait là, muet et sombre, et stupéfait de se trouver qu'un homme au fond de la coupe de vengeance.

Les dragons avaient maintenant de la boue jusqu'aux genoux. Quelques-uns récitaient des prières; les autres se répandaient en menaces; d'autres enfin criaient encore au secours.

Aux prières, aux menaces et aux cris de désespoir les Molly-Maguires répondaient par d'implacables moqueries. Ils regardaient cette mort horrible sans que leur vengeance fût assouvie.

Le point rouge cependant avait pris une forme et s'avançait comme un tourbillon, c'était une femme à cheval qui courait en zig-zag dans le bog et qui tenait par la bride une autre monture dont le galop la suivait de près. Elle avait dans la main droite une houssine, et frappait son poney sans relâche.

—Voilà une bonne femme de Knockderry, se disaient les Molly-Maguires, qui vient pour avoir sa part de la danse. Il n'est pas trop tard!

—Hardi! ma belle! cria la grosse voix du géant Mahony; au train que vous menez, il vous en restera encore un petit peu!

Et Pat et Mac-Duff et les autres répétèrent en choeur:

—Hardi! ma belle!

La mante rouge semblait n'avoir pas besoin de ces encouragements: les naseaux de ses petits poneys soufflaient du feu. Elle dévoraient l'espace.

On ne voyait plus que le torse des malheureux dragons qui n'avaient pu s'accrocher aux troncs d'arbres; cette mort lente, qui venait par degrés et qu'on ne pouvait combattre, les affolait; ils agitaient leurs bras dans le vide en poussant des cris insensés. Quelques-uns, saisis de vertige, s'élançaient à corps perdu dans la fange, et cherchaient à gagner la chaussée à la nage.

Mais la fange les recevait, inerte, et les engloutissait lentement.

A chaque homme qui disparaissait ainsi, c'étaient derrière les buissons de frénétiques hurras. Et ces cris de sauvages ivres tombaient comme de poignants reproches sur le coeur de Jermyn. C'était lui qui leur faisait ces férocés allégresses; c'était lui qui tuait de loin tous ces hommes: l'idée du piège lui appartenait.

Hoûte! houte!

La mante rouge passait en ce moment vis-à-vis des Molly-Maguires, disposés sur les mamelons de terre ferme.

—Allons, commère! dit Mac-Duff, vous voici arrivée, venez avec nous!

La mante rouge glissa comme une flèche à quelques pieds de lui, au galop de ses deux poneys, et ne répondit point. Son capuchon rabattu lui cachait le visage. Elle continua sa route vers la chaussée.

Le major, rendu à lui-même par les mouvements convulsifs de son cheval qui sortait peu à peu de sa prison de boue, venait de jeter derrière lui un regard qui lui avait montré la terre ferme à sa portée. En ce premier moment l'instinct de conservation, qui est au coeur de l'homme le plus vaillant, l'emporta sur toute autre pensée. Le major était debout sur sa selle; il tendit ses jarrets pour prendre son élan.

La mante rouge arrivait à cet instant sur la langue de terre qui lui faisait face. Elle s'arrêta court.

—Poussez-le, commère! cria Mac-Duff; il est bien là! empêchez-le d'aborder!

La mante rouge mit pied à terre et fit entrer l'un de ses poneys dans la vase. Du geste et de la voix elle appela Mortimer. Celui-ci, quittant la selle de son cheval, sauta sur le dos du poney, qui fit effort, glissa, se reprit, et bondit enfin sur le sol ferme.

La foule rugissante s'élança hors des buissons, et vint jusque sur le bord du Doon. Impossible de faire un pas de plus en avant.

—Tirez! criait-on de toutes parts; c'est un homme déguisé! Tirez! ceux qui ont des fusils!

Ils gesticulaient comme des forcenés. Une part de leur vengeance leur échappait, et c'était la meilleure. Quatre ou cinq coups de fusils partirent.

Jermyn seul ne s'était point avancé. Il demeurait immobile sur son tertre. La toile qui couvrait son visage était mouillée de sueur.

A peine sauvé, le major avait tourné la tête de son poney vers la chaussée, vers le péril. La mante rouge était en selle sur l'autre cheval. Elle jeta ses deux bras autour de la taille du major, qui n'avait qu'une main pour résister à cette étreinte; elle l'attira vers elle et le pressa sur son coeur.

En même temps sa voix parla doucement aux poneys qui partirent, rapides comme le vent. Tout cela fut l'affaire d'une seconde.

La foule poussa un long cri de rage.

Les deux fugitifs couraient en zig-zag et se tenaient toujours embrassés.

—Tirez! tirez! criait-on. Il suffirait d'une balle pour deux!

Jermyn était le seul dont le fusil restât chargé. Il rejeta son masque de toile en arrière. Vous eussiez dit le visage d'un fantôme.

Son arme s'abaissa lentement vers les poneys fugitifs.

—Allez, Jermyn! allez, mon fils! Ah! ah! vous allez voir, vous autres!.... Jermyn n'a jamais manqué son coup!

La mante rouge et Mortimer, embrassés toujours et emportés par la course tortueuse des poneys, se présentaient un instant de profil. L'âme de Jermyn était dans ses yeux qui flamboyaient. La foule trépignait de rage et d'impatience.

—Allons! mon fils, allons!....

Jermyn mit son doigt sur la détente. La bouche du fusil vomit un cône de fumée, et le coup retentit, faible, dans l'immensité des bogs.

Les deux fugitifs semblèrent chanceler à la fois sur leurs poneys.

La foule poussa un long cri de triomphe.

Le vent souleva un coin du capuchon et montra le visage qui était sous la mante rouge.

L'arme s'échappa des mains de Jermyn qui tomba sur ses genoux en gémissant le nom d'Ellen....

(A continuer.)

Quelque chose de Su......Les Maîtres.

—Les journaux du Cap de Bonne-Espérance parlent beaucoup d'un nommé Grandier, Français, habitant dans la colonie, qui, ayant été fait prisonnier par les Zoulous, fut amené à Cettywayo; celui-ci lui demanda à "faire parler les canons," puis il l'envoya au camp d'Ulundi pour y être sacrifié, sur la nouvelle qu'il avait reçu que ce dernier chef avait été tué. Mais, en route, le prisonnier parvint à tuer un de ses deux gardiens et mit l'autre en fuite. Il dut se cacher pendant un jour entier dans un trou, pendant qu'un corps de 20,000 Zoulous défilait devant ses yeux. Retourné chez les Anglais, il a été grandement fêté.

Fabrique Andrieu.—Cette fabrique de chaussures, établie rue Poydras 156, est une des meilleures de la Nlle Orléans. Elle n'emploie que d'excellents matériaux et des ouvriers de premier ordre. Les chaussures-de-toutes qualités qui en sortent pour dames, cavaliers, jeunes garçons et enfants, sont fort estimées et sont connues en ville et dans la campagne de tous les goûts. Mais ce qui prouve que tous les articles que produit la fabrique Andrieu méritent l'attention du public va le nombre d'ouvriers qui sont constamment employés dans ses ateliers. On [illegible].