L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.

JEUDI 18 AVRIL 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW YORK ET LE HAVRE.

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

PEREIRE, Danre mercredi 17 avril
VILLE DE PARIS, Durand, mercredi 1er mai.
SAINT LAURENT, Lachesnez, 8 mai.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

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

[illegible] BILLETS D'ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec aménagement supérieur compris vin, literie et ustensiles, $35 en currency, y compris le chemin de fer de la Nouvelle-Orléans à New-York.

Les paquebots marqués d'une astérisque ne prennent pas de passagers d'entrepont.

L. GRAND, Agent
[illegible] No 3,
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 l'automne prochain comme ci-dessous:

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

Ces steamers font escale en venant à la Havane et à la Havane [illegible] allant en Europe à la Havane et à Southampton.

PRIX DU PASSAGE.

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

EXCURSION
A l'Exposition de Paris.

RÉDUCTION DE PRIX

Pour chambres de 1re classe seulement.

[illegible]

$250, en or.

[illegible]

$230, en or.

[illegible]

$210, en or.

[illegible]

POUR LIVERPOOL.

[illegible]

Pour Liverpool directement.

[illegible] **18 Avril** [illegible] **Mai**

Au No 30 de la rue Carondelet.

STATE LINE.

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

Confort, Rapidité, Sécurité.

Salon, Secondes cabines et Entrepont.

[illegible]

Ligne de Belize et Honduras.

[illegible]

E. B. WARD, Jr.

[illegible]

L'EPILEPSIE.

Guérison permanente; au bout d'un mois par les célèbres poudres du Dr. Goulard.

[illegible] **$3 00** [illegible] **$10 00** [illegible]

ASH & ROBBINS
360 Fulton Street, Brooklyn, N. Y.

LA CONSOMPTION.

Guérison positive.

Ceux qui sont atteints d'affections pulmonaires [illegible] CELEBRES POUDRES DU Dr. KISSNER [illegible] CONSOMPTION [illegible] les MALADIES DES POUMONS [illegible] UNE BOITE FRANC DE PORT [illegible] POUDRES [illegible] **$3 00** [illegible]

ASH & ROBBINS
360 Fulton Street, Brooklyn, N. Y.
27 nov—1an

VAPEURS.

Pour New-York directement.

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

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

Le steamer
NEW ORLEANS,
Capt. Geo. A. Dearborn,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse,

MARDI, 23 avril, à 5 h. P. M.

L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 3 1/4 pour cent.

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

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

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

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

Pour Vicksburg, Davis' Bend, Natchez et tous les débarcadères intermédiaires.

Le bateau à vapeur
NATCHEZ,
T. P. Leathers, Capitaine,
J. F. Muse, Commis.

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

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

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

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

Pour Grand Ecore.

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

Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandria, les débarcadères de Norman, Barbin, Ware, et tous les autres ports intermédiaires de la Rivière Rouge. Le beau bateau à vapeur

NEW BART ABLE,
Capitaine R. SINNOT.
Commis GEO. C. HAMILTON,

partira ainsi qu'il est dit ci-dessus. Il répondra à tous les appels. Pour fret ou passage, s'adresser à
R. W. ADAMS,
17nov— No 21 Commercial Place.

BAYOU SARA.

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

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

OUACHITA BELLE,

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

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

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

Départ de la Nouvelle-Orléans tous les LUNDIS [illegible] et tous les VENDREDIS matin à 10 heures.

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

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

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

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

Jusqu'à nouvel ordre le steamer
NEW CAMELIA,
[illegible] LUNDI [illegible] SAMEDI [illegible] MARDI [illegible] VENDREDI [illegible] JEUDI [illegible]

FRET

[illegible]

C. M. SORIA
25sept— Au No 20 de la rue de l'Union.

Pour la Baie St-Louis.
Passage, 75 cents.

Le beau steamer neuf
NEW CAMELIA
[illegible] Capitaine WM. HANOVER [illegible] NOUVELLE-ORLEANS A LA BAIE ST. LOUIS MERCREDI [illegible] 1878 [illegible] LES MERCREDIS [illegible] SAMEDIS [illegible] TOUS LES MARDIS [illegible]

C. M. SORIA, Agent
Au No 20 de la rue de l'Union.

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer neuf
NEW CAMELIA,
[illegible] Capitaine WM. HANOVER [illegible] **Excursions du Dimanche** à Mandeville, Louisbourg et Madisonville le **dimanche** 7 avril.

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

[illegible]

C. M. SORIA, agent
[illegible] No 20 de la rue de l'Union.

Avis aux Contribuables.

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

JOHN T. DUFOUR,
Passage de la Bourse.

F. Gonthier.

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

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

13 nov—1 an

CHEMINS DE FER.

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

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

Le bateau qui se reliera au train d'excursion du dimanche partira d'ici à 8 heures du matin et sera de retour le même jour à 5 heures 45 m. du soir.

Le fret reçu au même endroit, à 3 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE,
4 déc— Surintendant

Chemin de fer de la Nlle-Orléans et Mobile.

LIGNE DE MOBILE.

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

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

Départ	Arrivée.
Exprès, le dimanche seulement ....7:55 A.M.	Exprès, le dimanche seulement 9:30 P.M.
Exprès.........5:00 P.M.	Exprès ....8:35 A.M.
Train à passagers, dimanche excepté 7.50 A.M.	Train à passagers, dimanche excepté 8:45 P. M.

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

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

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

THE NEW ORLEANS AND MOBILE RAILROAD LINE.

GREAT NORTHERN AND EASTERN MAIL ROUTE.

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

DEPART	ARRIVE
Express, Sunday only. ......7:55 A.M.	Express, Sunday only. ....9:30 P.M.
Express......5:00 P.M.	Express......8:35 A.M.
Passenger, except Sunday.......7.50 A.M.	Passenger, except Sunday.......8.45 P.M.

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

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

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

Grande Route de Jackson.

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

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

DEPARTS.	ARRIVEES.
Express No 1 6 00 P M	Express No 2 10 30 A M
Express No 3 7 00 A M	Express No 4 10 00 P M

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

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

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

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

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

A. D. SHELDON, Agent.
F. CHANDLER, Agent gén. pour les Passagers.
11 nov—

Great Jackson Route.

Chicago, St-Louis & New Orleans Rail Road Line.

Double Daily Through Trains,

Will arrive at and depart from the Calliope St Depot from Nov. 13th 1877 as follows:

DEPART	ARRIVE.
Express No 1 6 00 P M	Express No 2 10 30 A M
Express No 3 7 00 A M	Express No 4 10 00 P M

Nos 1 and 2 run daily, 3 & 4 daily except Sunday.

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

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

Friday evening train makes no connection for Chicago.

Accommodation trains between New Orleans and McComb City

Leave New Orleans 3 45 P. M. Saturday and 7 00 A M. Sunday.

Arrive at New Orleans at 9 20 A M and 10 00 P M Monday.

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

A. D. SHELDON, Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
[illegible]

GRAND CHEMIN DE FER
—DE LA—

Louisiane et du Texas, de Morgan.

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

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

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

Le taux du fret pour les points sur l'Atchafalaya et la Teche au delà de Morgan City, est le tarif pour le moment. Des contrats spéciaux pour fret sur marchandises expédiées pour ces points devront être faits avant l'expédition avec Thomas A. Stephens agent général au pied de la rue Ste Anne. Le fret pour tous les points doit être payé d'avance. Comme avantage spécial à nos clients réguliers des taux spéciaux, sous forme de billets dits commutation seront accordés à ceux qui n'expédieront que par ce chemin de fer.

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

GEO. PANDELY
Surintendant.

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

Il ne sera point reçu de fret après 5 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO., Agents.
27mai—

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

A. Carrière & Sons

Négociants-Commissionnaires,

ENCOIGNURE ROYALE ET DOUANE

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

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

DIRECTEURS.

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

28 mars—1 an.

ASSURANCES.

VINGT-HUITIÈME ÉTAT DE SITUATION ANNUEL DE LA

Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 19 mai 1877.

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

Primes d'incendie...	$188,068 51	
Primes maritimes....	29,315 95	
Primes de rivières....	81,924 35	
	$299,308 81	
Primes encaissées, moins ré-assurances et primes rendues. Pertes payées et estimées, comprenant toutes celles qui sont connues et ne sont pas payées, savoir:		228,235 15
Pertes d'incendie.....	$67,385 60	
Pertes maritimes	7,295 41	
Pertes de rivières.....	25,510 20	
		$100,131 21
		$128,103 94
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participation, etc	$51,892 58	
Moins loyers, sauvetage, épargne, etc....	11,766 72	
		$ 40,125 86
Profits bruts.......		$87,978 08

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

La Compagnie possède l'actif suivant:

Billets à recevoir.......	$68,648 38	
Prêts sur bons et sur hypothèques........	55,943 32	
		124,591 70
Prêts remboursables sur demande...........	$74,554 15	
Argent	63,846 71	
		$138,400 86
Bons de ville		72,055 00
Actions de banques et autres..........		83,415 63
Propriétés foncières		139,544 66
Primes en voie de collection et suspense account		33,415 94
Total de l'actif.......		$381,423 79

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

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

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

W. B. KLEINPETER, Notaire Public.

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

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

J. J. Irby.
22 mai—

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805).

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

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

Argent en Banque	$ 58,065 76	
Propriétés foncières	119,275 12	
Bons des Etats Unis N. O. City R. R. Co. Jackson & G. N. R. R. Co, bons de 1ere hypothèque actions de banques et de compagnies d'assurance et consols de l'Etat de la Louisiane	195,390 42	
Billets à recevoir (pour primes)	11,429 38	
Billets de première hypothèque billets avec garantie	166,523 84	
Primes en voie de collection	70,210 94	$619,895 46

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

J. W. HINCKS, J. TUYES,
Secrétaire. Président.

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

JOHN L. LARESCHE,
3me Justice de Paix.

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

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

DIRECTEURS:

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

ATTENTION.

M. ANDRIEU - - - - 159 Poydras.

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

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

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

17 janv 78—1 an V&C

ASSURANCES.

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

AU NO 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-TROISIÈME ETAT DE SITUATION ANNUEL.

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

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1877, y compris les primes non expirées de l'année antérieure—		
Sur les risques d'incendie		361,296 52
Sur les risques de mer		24,473 93
Sur les risques de rivières		25,679 37
Total des primes		411,449 82
En moins primes non-expirées		118,115 00
Montant net des primes le 31 mai 1877		293,334 82
Pertes payées:		
Sur risques d'incendie	117,867 98	
Sur risques de mer	17,052 50	
Sur risques de rivières	3,596 77	
Taxes, dépenses, intérêts	28,693 38	
Réassurances, primes remboursées	16,104 03	183,314 66
Bénéfice		110,020 16

L'actif de la Compagnie est comme suit:

Propriétés foncières	289,079 49
Bons de la ville	110,419 50
Actions de banques, de chemins de fer, autres actions et bons hypothécaires	160,235 56
Billets garantis par hypothèque	214,042 06
Billets garantis	42,307 97
Effets à recevoir	75,164 19
Primes en voie de recouvrement	49,067 93
En caisse	77,007 53
	1,026,344 23

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

PAUL FOURCHY,
Président.
G. W. NOTT, Secrétaire.

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

JAMES FAHEY,
Notaire.

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

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

—DIRECTEURS—

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

J. J. FERNANDEZ.
8 juin—

THE TWENTY EIGHTH ANNUAL STATEMENT.

—OF THE—

CRESCENT MUTUAL INSURANCE COMPANY.

NEW ORLEANS May 19 1877.

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

Fire premiums	$188,068 51	
Marine premiums	29,315 95	
River premiums	81,924 35	
	$299,308 81	
Earned premiums less re-insurances and return premiums		228,235 15
Losses paid and estimated including all known and unpaid say		
Fire losses	$ 67,385 60	
Marine losses	7,295 41	
River losses	25,510 20	
		$100,131 21
		$128,103 94
Taxes, expenditures, discount in lieu of participation &c	$ 51,892 58	
Less rent salvage savings etc	11,766 72	
		$ 40,125 86
Gross profits		$ 87,978 08

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

The Company have the following assets—

Bills receivable	$ 68,648 38	
Loans Bond and Mortgage	55,943 32	
		$124,591 70
Loans on Call	$ 74,554 15	
Cash	63,846 71	
		$138,400 86
City Bonds		72,055 00
Bank and other stocks		83,415 63
Real Estate		139,544 66
Premium in course of collection and suspense account		33,415 94
Total assets		$381,423 79

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

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

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

W. B. KLEINPETER,
Notary Public.

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

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

J. J. Irby.
22 mai—

J. VERGNOLE,

65........**Rue Decatur**........65

—IMPORTATEUR DE—

VINS COGNAC LIQUEURS, FRUITS A L'EAU DE VIE, VERMOUTH, HUILE, SARDINES, ABSINTHE.

Seul agent pour le Sud et l'Ouest de W. H. CUBA & CO., Cognac; de la célèbre marque des vins de A. SELLIER & CO., Bordeaux, CHAUVET FILS. Un assortiment général de liqueurs du pays.

BITTER DES ARABES

Supérieur à tout autre.

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

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

THE NEW ORLEANS BEE,

DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $14; half-yearly, $7; quarterly, $3 50.

Price of the paper—Single copies, Five cents.

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

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers,
NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER.
The steamship
NEW ORLEANS,
Capt. Geo. A. Dearborn,
will leave her wharf, foot of Toulouse street,

TUESDAY, April 23, at 5 P. M.

Insurance on cargo by this line 3 1/4 per cent.

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

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

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

Merchant's Mutual Insurance Company

OF NEW ORLEANS.

104........CANAL STREET........104

23d ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1877, including unearned premiums of the previous year—

On Fire Risks	$361,296 52	
On Marine Risks	24,473 93	
On River Risks	25,679 37	
Total Premiums		411,449 82
Less Unearned Premiums		118,115 00
Net earned premiums 31st May 1877		293,334 82
Losses paid:		
On Fire Risks	$117,867 98	
On Marine Risks	17,052 50	
On River Risks	3,596 77	
Taxes and expenses, less interest	28,693 38	
Reinsurances and return Premiums	16,104 03	183,314 66
Profit		$110,020 16
The company has the following assets—		
Real Estate		$289,079 49
City Bonds		110,419 50
Bank, Railroad and other Stocks and Mortgage Bonds		160,235 56
Notes secured by mortgage		214,042 06
Notes secured by pledge		42,307 97
Bills receivable		75,164 19
Premium in course of collection		49,067 93
Cash on hand		77,007 53
Total		$1,026,344 23

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

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

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

JAMES FAHEY, Notary Public.

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

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

DIRECTORS.

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

J. J. FERNANDEZ.
8 juin—

ANNUAL STATEMENT.
—OF THE—
New Orleans Insurance Company.

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$266,881 02	
Marine Premiums	84,632 42	
River Premiums	29,246 04	
Total Premiums		$380,759 48
Less—		
Premiums on expired risks	$ 86,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurances	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums		$261,768 75
Add interest and salvages		41,823 54
		$303,592 29
Deduct—		
Fire losses	$66,417 85	
Mar. losses	17,722 00	
River losses	12,320 85	$96 460 70
Rebate ac. 15 per cent	46,499 04	
General expenses	34,214 46	
State and city taxes and licenses	10,242 70	
Board of Underwriters	6,759 55	194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct—		
Profit and loss		58,606 28
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend December 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 56-109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$ 58,065 76
Real Estate	119,275 12
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols	195,390 42
Bills receivable for premiums	11,429 38
First mortgage notes and pledge notes	166,523 84
Premiums in course of collection	70,210 94-619,895 46

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

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

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

JOHN L. LARESCHE,
Third Justice of the Peace.

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

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

DIRECTORS:

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

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 bayon 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 Tolédano.

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 Tolédano, le Mississipi et l'Avenue Napoléon.

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

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

Septième District.

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

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

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

DRAINAGE DE LA NLLE-ORLÉANS.

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

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE BIENVILLE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE MELPOMÈNE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE DUBLIN AVENUE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE LONDON AVENUE.

Ces machines sont situées dans la partie inférieure de la ville, ou celle qui est la plus éloignée du Mississipi, là où il n'y a point d'habitations. Les eaux pluviales et autres descendent 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 Julie.

Morgan's Louisiana & Texas.

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

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

New Orleans & Texas Railroad

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

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

BOIS! BOIS!

De toutes sortes.

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

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

Livraison de bois dans toutes les parties de la ville.

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

Escompte libéral fait aux marchands. Pleine mesure garantie. Tout le monde sera satisfait.

16 déc—

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

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

Un autre service de cars partant de la rue du Canal, relie la ville aux rivages du lac Pontchartrain, et aboutit à l'endroit où le nouveau Canal se jette dans ce lac. Le chemin est à deux voies à partir du "Half-way House," et les wagons, au lieu d'être traînés par des chevaux, sont remorqués par une petite locomotive. La distance à parcourir est de sept milles. Le petit village bâti à la jonction du Nouveau Canal et du Lac est extrêmement agréable et, depuis l'établissement de la voie ferrée, est devenu un but général de promenade. Il s'y trouve d'excellents restaurants, des salons de rafraîchissements, des établissements de bains, des tirs, etc.

Lignes des rues Magazine et Prytania.

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

En remontant la rue du Camp par l'une ou l'autre des lignes ci-dessus, on voit à sa droite la Place Lafayette, à sa gauche Odd Fellows' Hall, St-Patrick's Hall et la belle Eglise de St-Patrick.

Dans la rue Prytania se trouvent quelques-uns des plus beaux édifices de la Nlle-Orléans.

A retour, les cars de la ligne Magazine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Poeyferré pour suivre la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

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

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

Ligne de la rue Annonciation.

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

Ligne Tchoupitoulas.

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

Lignes de la rue St. Charles.

Ces lignes comprennent deux routes dont la station de départ est au pied de la rue St. Charles, près de sa jonction avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli d'où elles gagnent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrivée située rue Huitième. Les *Dryads cars* vont de Triton Walk à la rue Dryades, passant devant le marché de ce nom, remontant la rue Dryades jusqu'à St. Andrew, suivant St. Andrew jusqu'à Baronne et Baronne jusqu'à la rue Huitième.

Le retour s'opère pour les *Baronne cars*, par la rue Carondelet jusqu'à la rue du Canal; et pour les *Dryads cars*, par les rues Huitième, St. Denis, Dryades, St. Andrew, Remparts et Canal.

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

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

Station de départ: Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. Dà, on peut prendre le train pour aller à Milneburg, sur les rives du lac.

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

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

Station de départ: rue du Canal, 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 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 Commonstreet" partent également du pied de la rue Canal qu'ils suivent jusqu'à la rue des Remparts. Ils remontent ensuite cette dernière jusqu'à la Commune, et Commune jusqu'à la station située entre Tonti et Rocheblave. Ils reviennent par Commune, Bassin et Canal.

Ligne de la rue Girod.

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

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

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

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

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

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

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

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

Upper Magazine Line.

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

Chemin de fer de Pontchartrain.

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

FEUILLETON

Commencé le 10 Février

LE DÉMON
- DES -
MONTCHEVREUIL.

—PAR—

M. DE LESCURE.

LE DRAME DE FOSSARDS. (Suite.)

Louis XVIII, lui, assis en se dodelinant, son chapeau sous le bras, dans le fauteuil balancé que l'acacia arrosait, quand le vent passait dans ses feuilles, d'une légère jonchée de fleurs, portait l'uniforme mixte et si caractéristique qui lui a créé une sorte de physionomie légendaire. Son obésité était emprisonnée dans un habit ou frac bleu de roi, à la double épaulette d'or à gros grains. La plaque du Saint-Esprit étincelait sur sa poitrine. Son jabot s'épanouissait sur un gilet blanc à boutons d'or, que traversait le sautoir azuré de son ordre. Son abdomen rebondi, rempissait, non sans déborder, une culotte de casimir poil de biche. Ses jambes goutteuses développaient à l'aise leur enflure enflammée dans de larges guêtres de velours rouge à boutons d'acier poli, bordées d'un léger cordonnet d'or terminé par un gland. Reynolds et Gainsborough ont maints portraits de phlétoriques lords, à la face congestionnée, portant de ces guêtres couleur de trèfle mûr. Nous nous souvenons d'avoir vu des images de Fox et même de sir Walter Scott dans son salon d'Abbotsford, assises dans de larges fauteuils de velours d'Utrecht et étendant sur un petit tabouret, que lorgne un chien jappant, sous cette enveloppe rouge, leurs jambes fatiguées de la marche, bien avant que leur cerveau fût fatigué de la vie dont un œil pétillant révélait l'opiniâtre intensité.

Louis XVIII, tout en accélérant, en s'arc-boutant sur sa canne à béquille, le mouvement sommifère qui fermait déjà ses yeux, causait nonchalamment, familièrement avec le duc de Blacas, qui avait remplacé dans son intimité, ou dominait toujours dans l'ombre quelque favori, le comte d'Avaray, mort à Madère d'une maladie de poitrine.

Sur son corps alourdi, sur ses jambes déformées le roi dressait avec noblesse et dignité une tête qui n'avait rien d'apoplectique. Elle était fraîche, souriante. Ses lèvres étaient d'un incarnat moelleux; le menton avait gardé dans ses rondeurs sans plis une certaine souplesse. Le front était clair et sans rides, plein de la sérénité philosophique, couronné d'une chevelure soyeuse et poudrée, sans houppes, à la double aile de pigeon blanc, rejetée sur l'oreille et découvrant le siège de la pensée. Les yeux surtout étaient superbes, d'une douceur qui s'échauffait volontiers de malice, larges, bien ouverts, sous un sourcil d'une grâce plus encore que d'une majesté olympienne. Ces yeux avaient vu beaucoup d'événements et beaucoup de gens, et quand ils se repliaient sur l'âme ils s'éclairaient du reflet d'une pensée vigilante, d'une volonté énergique au besoin, d'une sagesse égoïste, à qui l'expérience avait appris le mépris des hommes, mais qui préférait s'en moquer et s'en servir.

Les ducs de Gramont et d'Havré, capitaines des gardes, se promenaient en discutant, en ennemis intimes, dans une allée latérale de droite, le dernier portant le hausse-col de service et le bâton de commandement. Les premiers gentilshommes de la chambre, les ducs de Fleury et d'Aumont occupaient, le duc de Duras en tiers, au milieu d'eux, l'allée latérale de gauche.

Deux heures venaient de sonner à l'horloge du château, quand, suivi d'un hoqueton des gardes du corps porteur de sa lettre d'audience, déboucha dans l'avenue qui conduisait au roi, un groupe composé du président de Brisambourg en habit noir de robin, ses jambes maigres s'embarrassant dans les oscillations de son épée à garde d'ivoire, de l'abbé de Batifol, suant, soufflant, s'avançant à pas lourds de scarabée, et de Charles-Louis, assez préoccupé du rôle difficile qu'il allait jouer.

Quand ils furent à portée et s'inclinèrent tous trois, d'un mouvement réglé par Brisambourg avec la sollicitude d'un maître des cérémonies, le roi était en train de dire au duc de Blacas:

—Quelle belle après midi! Je remercie Dieu, en outre de tant de grâces, de m'avoir fait celle de rentrer à Paris par un jour de printemps. On se sent plus roi au mois de mai. J'ai attendu longtemps, mais je n'ai rien perdu pour attendre. Quand on est ce que je suis, il ne faut point se hâter, même vers la couronne, avec ces empressements de parvenu que nous avons vus à tant d'autres. Il faut savoir se résigner à voir passer bien des fortunes et bien des printemps. Nul ne vaut celui-ci, et c'est le cas de répéter, avec notre ami Horace:

> Solvitur acris hiems grata vice veris et Favoni,
> Trahuntque siccas machinæ carinas:
> Ac neque jam stabulis gaudet pecus, aut arator igni,
> Nec prata canis albicant pruinis.

Dieu, que cette homme faisait bien les vers! Je ne suis point Auguste, et vous n'êtes point Mécène. Mais si Horace avait vécu de ce temps, nous aurions aimé à nous entretenir, après dîner, avec ce galant esprit. Je ne l'aurais point fait prince, comme l'usurpateur le disait de Corneille, qu'il n'eût pas tardé à disgracier; mais je lui aurais ménagé un bon canonicat avec le libre exercice de son culte, quoi qu'en eût dit la malignité de l'opinion, qui n'épargne pas plus les rois et les poëtes que les simples mortels.

A cet instant, paru dans un salut génuflexe le trio des solliciteurs.

—Aprochez, messieurs, dit gracieusement le roi, Monsieur l'abbé de Batifol, je suis heureux de vous voir. Voilà longtemps que nous ne nous étions rencontrés. Je ne vous demande pas de nouvelles de votre santé. Vous en portez les enseignes victorieuses, et, de côté là, vous n'avez rien perdu, même en exil.

—Sire, Votre Majesté sait bien que le chagrin engraisse.

Le roi aimait l'esprit, même l'épigramme, et sourit.

—Affaire de tempérament, intervint le président de Brisambourg.

—Et de corps. L'Eglise a des immunités que n'a pas la robe.

—En effet, car moi, sire le chagrin m'a maigri. Mais je reprends depuis que Votre Majesté est remontée sur le trône et que ses sujets voient enfin voir reparaître à l'horizon ce soleil réparateur de la justice et de la paix. C'est le retour d'Astrée.

—Venons, monsieur, dit le roi que le président agaçait un peu avec ses allures de coléoptère, à l'objet de votre visite, car vous en avez un autre sans doute que celui de me rappeler les compliments que j'ai quelquefois essuyés jadis à la réception du Parlement.

—Sire, j'ai l'honneur, déclara le président un peu interloqué, de présenter à Votre Majesté un gentilhomme qui, après vous, est certainement le meilleur du royaume.

—Peste! dit le roi, nous remontons pourtant assez haut.

—Sire, dit le président, mon client auguste, j'ose le dire....

—Auguste, mais alors, c'est un protecteur que vous me présentez là, et non plus un protégé!

—A du sang d'Henri IV dans les veines.....

—Par les femmes! demanda le roi. Cela n'a rien d'impossible.

—Non, sire, tout ce qu'il y a de plus légitime et de plus authentique. Approchez, monseigneur, et jetez-vous aux pieds, de Sa Majesté, votre oncle.

—Moi, son oncle! Voilà un neveu que je ne me connaissais point.

Charles-Louis, obéissant à la consigne, s'était précipité aux pieds du roi et couvrait ses genoux de baisers et de larmes.

—Aïe! gémit Louis XVIII en retirant sa jambe. Vous me pressez trop, monsieur. Je suis affligé d'une infirmité.

> Dont la garde qui veille aux barrières du Louvre
> Ne défend pas les rois.

La goutte, puisqu'il faut l'appeler par son nom, me tourmente.

Charles-Louis s'écarta un peu, mais demeura prosterné, attendant, avec le sang-froid d'un acteur qui possède bien son scenario, le moment d'appuyer, par un effet soigneusement réglé et répété d'avance, la déclaration de son chef d'emploi.

—Il n'a pas mauvaise mine, dit le roi flegmatiquement au duc de Blacas, assez estomaqué, mais il a l'air un peu emprunté.

—Sire, continua le président, vous voyez devant vous un rejeton infortuné, miraculeusement échappé au tombeau du Temple, du roi et de la reine martyrs. Son Altesse Charles-Louis n'aura pas en vain imploré votre protection.

Le duc de Blacas, n'y tenant plus, s'était levé, croyant avoir affaire à un fou, et prêt à faire signe au capitaine des gardes.

—Laissez, dit le roi, je suis en veine de curiosité et de tolérance. Nous allons peut-être rire un peu. Monsieur le président, que pensez-vous d'Horace?

—Horace! demanda le président ébahi. Lequel?

—La question m'étonne. Il ne s'agit point, certes, du frère de Tullie, de celui qui eût affaire aux Curiaces. Je vous parle du poëte.

—Ah! parfaitement. Si je le connais, sire, mais j'en fais mes délices!

—Alors vous allez me donner la réplique. Je commence. C'est l'ode x du livre II à Licinius Murena.

> Rectius vives, Licini, neque altum
> Semper urgendo, neque, dum procellas
> Cautus horrescis.....

Eh bien, mais vous ne [illegible] seul. [illegible]

Ah! çà! mais vous demeurez coi! Est-ce un défaut de mémoire. Au moins n'avez-vous pas oublié.........

Ah! sire. Il m'a fallu oublier tant de choses et en apprendre tant d'autres!

—Il y a des choses qu'on n'oublie jamais quand on a eu l'honneur de siéger sur les mêmes bancs que des présidents Bouhier, que des présidents de Brosses. Voyons, soutenez la réputation de cet illustre corps de légiste et d'humanistes. Prenons l'ode [illegible] livre. [illegible] unique, dans [illegible] sûrement, tout honnête homme doit savoir par cœur;

> Justum et tenacem propositi virum
> Non civium ardor prava jubentium,
> Non vultus instantis tyranni.....

Eh bien, cela ne vous rappelle rien?

—Sire, l'émotion trouble mes souvenirs.

—Vous n'avez pas, en effet, une solide mémoire. Une dernière épreuve. Peut-être serons-nous plus heureux avec l'ode VI du même livre.

> Delicta majorum immeritus lues,
> Romane, donec templa refeceris,
> Ædesque labentes deorum......

Mais monsieur, vous ne savez donc pas un mot de votre Horace! Qu'avez-vous donc fait en exil?

—J'ai vécu, sire, et c'est assez.

—Non, ce n'est pas assez; il fallait apprendre à bien vivre. Et ce jeune homme, sans doute n'en sait pas plus que son maître.

—Ah! sire, au Temple!

—Oui, je le comprends, au Temple ce n'est pas le savetier Simon qui pouvait lui apprendre Horace, et son éducation n'a pu qu'être fort négligée. Mais, monsieur, dès que vous l'avez eu entre les mains, que ne corrigiez-vous l'ingratitude de la fortune? Un précepteur comme vous ne mérite qu'une chose: c'est d'être cassé aux gages.

Et vous, monsieur, dit sévèrement le roi à Charles-Louis, relevez-vous. J'aimerais mieux dans votre bouche un vers d'Horace que tous les compliments les mieux tournés. Un prince qui ne sait pas Horace est indigne de régner. Aussi n'êtes-vous pas ce que vous dites. Quand on se dit le fils de Marie-Antoinette, il faut être aimable et aimer les arts comme elle. Quand on se dit le fils de Louis XVI, il faut être lettré comme lui, qui avait traduit Gibbon et dressé les instructions de Lapeyrouse.

—Mais, sire, hasarda le président de Brisambourg qui s'accrochait, avant de plonger, à une dernière branche, prenez en considération......

—Amen, dit Louis XVIII. Je vous répète que rien n'excuse un prince qui revient de l'exil et qui compte trente ans, de ne pas savoir son Horace. A quoi pensez-vous que j'ai passé mon temps durant cette vagabonde odyssée qui m'a conduit de Mitau à Hartwell? A lire Horace, monsieur, à l'apprendre par cœur, et même à le traduire et en vers, encore! Cela m'a consolé de tout. Henri IV disait que Plutarque était son livre de chevet. Le mien, c'est Horace. Plutarque, c'est le pain des forts. Horace, c'est le vin des doux, c'est le lait des vieillards. Avec la philosophie qu'on puise dans ses vers, on ne s'étonne plus de rien, pas même de rencontrer, à la veille de son entrée à Paris, des intrigants comme vous et des aventuriers comme lui!

Et Louis XVIII montrait Charles-Louis confus et qui eût voulu être à cent pieds sous terre.

—Cependant, sire....s'obstina à balbutier le président.

—Taisez-vous! interrompit le roi en se dressant avec une majesté irritée sur son fauteuil et en dirigeant vers le président sa canne comme un sceptre; taisez-vous et allez-vous en. Et rendez grâce à l'heureux hasard qui vous a placé en ma présence avant que j'aie mis le pied sur le trône. Mais le comte de Provence ou le comte de Lille peut se borner à rire d'une mascarade ridicule que le roi Louis XVIII trouverait sacrilége et aurait le devoir de punir. Allez, vous dis-je. Si vous aviez eu affaire à Bonaparte et lui eussiez dit le quart des impostures que vous venez de me débiter, vous seriez déjà dans un cul de basse fosse, en attendant le peloton d'exécution. Mais je ne suis point Bonaparte, et la clémence sied à un Bourbon qui rentre en France. Mais n'y revenez pas.

A l'éclat de la voix du roi, le groupe des dames qui accompagnaient la duchesse d'Angoulême s'était rapproché avec elle, et les courtisans que nous avons nommés plus haut avaient fait comme ces dames.

La princesse accourut et faisant se rasseoir doucement le roi qui était demeuré debout, son visage spirituel et gracieux respirant la sourde colère du mépris:

—Qu'est-ce, sire? demanda-t-elle avec une tendre sollicitude.

—Rien, ma fille, rien, les épines de la royauté qui commencent à se faire sentir sous les roses. Hier, les flatteurs; aujourd'hui, les imposteurs. C'est le destin.

—Mais encore?

—Eh bien, dit le roi, puisque vous voulez le savoir, je veux bien vous le dire, ma fille, est-ce que pour vous préparer à une épreuve que vous êtes condamnée à subir plus d'une fois. Et vous, dit-il au président et à Charles-Louis, qui avez osé menacer le repos d'une sainte, vous allez recevoir une leçon que vous ne méritez point, mais dont l'exemple, s'il ne vous sert de rien, profitera au moins à ceux qui seraient tentés d'exploiter, après vous, une coupable industrie. Madame, voici donc deux hommes, mais ils étaient trois tout à l'heure; où donc est l'abbé de Batifol?

L'abbé ne répondit point. Il avait trouvé que l'affaire se gâtait et s'était esquivé prudemment.

—Voici donc, reprit le roi, deux hommes dont l'un, celui-ci—il montrait le président—affirme que l'autre, celui-là n'est autre que votre infortuné frère Charles-Louis, miraculeusement sauvé de sa prison du Temple.

La noble princesse, à cette nouvelle qui réveillait en elle tant de cruels souvenirs, pâlit et fut obligée, pour se soutenir, de s'appuyer sur le bras de la duchesse de Sérent, qui se tenait à côté d'elle.

—C'est le premier d'aujourd'hui; ce ne sera peut-être pas le dernier.

La princesse considérait attentivement le jeune prétendant, troublée par une certaine et vague ressemblance, que l'audacieux chevalier d'industrie,—car il faut maintenant lever tout équivoque et lui donner son vrai nom,—n'exploitait pas moins que le merveilleux de sa légende, à laquelle beaucoup de gens croyaient uniquement à cause de ce merveilleux.

—Approchez, ordonna Madame. Si vous êtes ce que vous prétendez être, vous devez avoir la moitié de l'anneau.

—Sans doute, intervint effrontément le président de Brisambourg; nous avons cette moitié d'anneau, demeurée à Paris entre les mains de Mme de Rambaud ancienne dame du palais de la reine, qui a parfaitement reconnu le prince.

—Soit, dit la princesse dont la voix était altérée par une violente émotion qu'elle s'efforçait de contenir; mais vous savez du moins ce que mon auguste mère vous fit dire, comme dernier adieu, comme suprême recommandation, par le municipal Toulan, notre ami secret, en lui remettant pour moi une bague et des cheveux que j'ai, en effet, reçus après la mort de ce martyr de son dévouement, par l'intermédiaire de M. de Jarzayes. Vous souvenez-vous de cette recommandation? Répétez-la moi à l'oreille.

Charles-Louis s'approcha, non sans hésiter, et dit deux mots à l'oreille de la princesse.

—Répétez tout haut ces deux mots, ordonna-t-elle en pâlissant.

—*Vengez-nous*, répéta en effet Charles-Louis.

—Oh! le misérable! s'écria la princesse, indignée. Ce que fit dire la reine, en quittant le Temple, à son fils par Toulan, à sa fille, plus tard, par le chevalier de Rougeville, ce n'est pas cet ordre implacable, anti-chrétien, indigne d'une femme, d'une mère, d'une reine, qui est aujourd'hui au ciel: *Vengez-nous*; mais celui-ci: *"Pardonnez à mes persécuteurs et même à mes bourreaux, comme je leur pardonne moi-même."* Vous n'êtes donc pas mon frère. Vous n'êtes pas mon frère, car, si vous l'étiez, vous n'auriez présenté cette moitié d'anneau que vous osez prétendre posséder, alors que je possède l'anneau entier, la moitié qui me fut remise comme signe de reconnaissance au cas où les événements me sépareraient de mon frère; l'autre moitié recueilli sur la poitrine du Dauphin expirant par un serviteur fidèle, son dernier gardien, et que voici:

La princesse tira de sa poche un écrin de chagrin noir, et faisant sauter le couvercle, montra à tout le monde, au milieu d'une émotion qui, chez plus d'un, se trahissait par des larmes, l'anneau brisé dont les deux moitiés rapprochées, mais non adhérentes, étincelaient sur le fond de velours noir.

Puis, sans dire un mot de plus, la dauphine tourna le dos à Charles-Louis, effaré, que le président de Brisambourg précédait déjà dans une fuite jugée nécessaire; et tous deux s'éloignèrent à grands pas au milieu des huées et des risées.

(A continuer.)

—Mgr Parrand, dont nous avions annoncé la nomination à l'archevêché de Rennes, n'a pu, pour raison de santé, accepter ces hautes fonctions.

C'est, dit-on, Mgr Bataille, archevêque d'Amiens, qui hériterait du siège de S. Em. le cardinal Brossais-Saint-Marc.